

CAI AD 2

-69507

Étude
préliminaire no

7

CENTRES URBAINS DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

OFFICE D'EXPANSION
ÉCONOMIQUE DE LA
RÉGION ATLANTIQUE
OTTAWA 1969

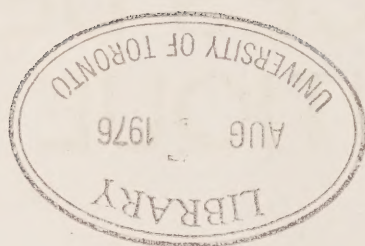
Étude
préliminaire no

7

CENTRES URBAINS DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

OFFICE D'EXPANSION
ÉCONOMIQUE DE LA
RÉGION ATLANTIQUE
OTTAWA 1969

*Publié avec l'autorisation
du ministre de l'Expansion
économique régionale*



Information Canada
Ottawa, 1973

Cat. N° TD2-1/7F

AVANT-PROPOS

La présente étude est la septième du genre qu'a effectuée l'Office d'expansion économique de la région atlantique en vue d'examiner l'économie de la région sous ses aspects importants. Elle servira de document de base à toute discussion publique portant sur les grandes directives du développement régional.

La loi instituant l'Office d'expansion économique de la région atlantique autorise l'Office à établir "...un plan d'ensemble coordonné qui soit de nature à stimuler l'expansion économique de la région atlantique". Les diverses études qu'a préparées l'Office rassemblent les faits de base sur lesquels s'articuleront les programmes de développement. On les a publiées pour éclairer l'opinion publique et faciliter le déroulement des débats sur les questions importantes que le développement économique des provinces de l'Atlantique peut soulever.

L'étude qu'on va lire pose des points d'interrogation sur la thèse voulant qu'il y ait un rapport de cause à effet entre une organisation insuffisante de centres urbains et une lente croissance économique. Elle examine les tendances générales des mouvements démographiques et migratoires qui influeraient sur la croissance des villes. Dans cette étude, on examine les théories concernant la croissance urbaine et l'on reconnaît la fonction incombant aux villes de la région. Ailleurs, l'étude considère le concept d'une hiérarchisation des agglomérations de la région, grâce à une analyse des centres commerciaux et des régions commerciales, des zoniers et de la répartition des régions en fonction du transport. L'étude a soin aussi d'évaluer la qualité de l'environnement urbain au sein de la région, puis par comparaison avec la région et les autres régions du Canada. Elle définit, enfin, la nature des régions urbaines en voie de développement.

L'étude tire principalement sa substance d'une série de mémoires particuliers que M. Gordon Adams a été amené à rédiger sur les centres urbains de chaque province de l'Atlantique. M. Adams a d'abord dirigé une équipe détachée du service géographique du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources en travaillant à forfait pour le compte de l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Il devait, par la suite, être rattaché aux cadres de l'Office et compléter à ce titre la présente étude, sous la direction de M. A.D. Crerar, membre de l'Institut d'urbanisme du Canada.

La préparation des mémoires mentionnés plus haut a été grandement facilitée par la collaboration qu'ont bien voulu apporter les directeurs provinciaux d'urbanisme dont les noms suivent:

M. R.S. Lang, directeur de l'urbanisme, ministère des Affaires municipales, Halifax (N.-É.);

M. T. Jellinek, directeur de l'urbanisme, gouvernement du Nouveau-Brunswick, Fredericton (N.-B.);

M. J.T. Allston, directeur de l'urbanisme et de l'aménagement rural, ministère des Affaires municipales et de l'Approvisionnement, province de Terre-Neuve, Saint-Jean (T.-N.);

M. Stanley W. Bishop, agent provincial d'urbanisme, ministère des Affaires municipales, Charlottetown, (Î.-P.-É.).

Il convient d'ajouter à cette liste le nom de M. Morris Trevithick, économiste principal de la Société centrale d'hypothèques et de logement (Division économique et statistique), qui, pour la présente étude, a fourni de précieux conseils et commentaires.

Il faut cependant ajouter que la collaboration en question, consultative par nature, ne comporte aucune responsabilité, ni dans la conduite de l'étude, ni dans ses conclusions.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Liste des tableaux et figures	vi-viii
Liste des mappes	ix
Introduction	1
Chapitre I - Population	3
II - Croissance urbaine	27
III - Centres commerciaux et zones commerciales	45
IV - Voyages pour aller au travail	59
V - Centres urbains et foction de distribution	65
VI - Logement et services communautaires	75
VII - Régions urbaines de la région atlantique	93
VIII - Conclusions	99
Appendice A - Pourcentages de la population active dans les secteurs industriels en 1961, pour les centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants (1966)	101

LISTE DES TABLEAUX

		<u>Page</u>
I- 1	Pourcentage moyen annuel du changement de population antérieur au dernier recensement	4
2	Taux effectifs de fécondité (nombre d'enfants âgés de 0 à 4 ans proportionnellement au nombre de femmes âgées de 15 à 44 ans) par provinces et comtés, région atlantique, 1966	6
3	Pourcentage de la population totale dans les "principales régions de développement métropolitain", compte non tenu de Terre-Neuve	7
4(a,b,c,)	Pourcentages de la population par catégories: rurale agricole, rurale non agricole et urbaine, 1951, 1956, 1961, 1966 et total pour 1966	8,9,10
4(d)	Gains en pourcentage du secteur rural non agricole, résultant du changement de définition: recensement de 1961	11
4(e)	Pourcentage, en 1961, de la population non urbanisée de la zone métropolitaine (recensement)	11
5(a)	Logements terminés dans des centres atteignant ou dépassant 5,000 habitants, en pourcentage des logements terminés dans toutes les provinces	12
5(b)	Logements terminés dans des centres atteignant ou dépassant 10,000 habitants, en pourcentage des logements terminés dans les provinces	13
6	Taux de croissance de la population des centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants, comparés au taux de croissance régional, 1951-1966	16
7	Répartition procentuelle des complexes urbains de 5,000 habitants et plus, selon la dimension des groupes, pour le Canada et ses grandes régions, en 1961, et pour les provinces de l'Atlantique, en 1966	17
8	Changement procentuel de la population des complexes urbains, selon la dimension du groupe, pour le Canada et ses grandes régions, 1951-1961	17
9	Migrants interprovinciaux âgés de 5 ans ou plus, 1956-1961	23
10	Migration nette, provinces de l'Atlantique, 1951-1966	23
11	Destination des migrants interprovinciaux âgés de 5 ans ou plus, 1956-1961	24

LISTE DES TABLEAUX (suite)

	<u>Page</u>
II-1 Provinces de l'Atlantique - Augmentation ou diminution, en pourcentage du total provincial "des travailleurs de la production et assimilés", selon les divisions du recensement ou les comtés, entre 1961 et 1966	35
2 Province de Québec - Augmentation ou diminution, en pourcentage du total provincial "des travailleurs de la production et assimilés", par comtés, entre 1961 et 1966	36
3 Province d'Ontario - Augmentation ou diminution, en pourcentage provincial "des travailleurs de la production et assimilés", par comtés, entre 1961 et 1966	37
4 Principales divisions industrielles de la population active, Canada et provinces de l'Atlantique, 1951 et 1961 (pourcentage)	38
5 Industries montrant un accroissement net positif de la population active, Canada et région atlantique, 1951 à 1961	39
6 Index des spécialités et fonctions dominantes en 1951 et 1961 pour les centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants (1966)	41
7 Rapports d'activité de la population en 1961 pour les centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants (1966)	43
III-1 Genres de centres commerciaux définis selon le genre d'affaires	46
2 Classification des grands centres commerciaux, provinces de l'Atlantique, 1967	48
3 Centres commerciaux et population des zones commerciales; pourcentage de la population des zones commerciales dans les centres commerciaux, 1961	50-51
4 Nombre de centres commerciaux (1966) et chiffres des populations de la zone commerciale (1961), par province	52
IV-1 Distance parcourue du domicile au travail (un seul sens) - certains centres, 1967	62
V-1 Meilleurs centres de distribution, selon la population	67
2 Pourcentage de la population totale des centres	68
3 Meilleurs centres de distribution, selon le revenu	69
4 Pourcentage du revenu total des centres	70
5 Coût total relatif du transport, selon le nombre de centres	72

LISTE DES TABLEAUX (*suite*)

	<u>Page</u>
VI- 1 Variables utilisées dans l'index du logement	76
2 Classement des villes dans l'index du logement	78
3 Qualité du logement: comparaison entre des villes de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse	80
4 SCHL: aide à la construction de logements, 1954-1966	80
5 Construction de logements par 1,000 habitants, 1954-1966	81
6 Logements construits en 1960 et pendant les 5 premiers mois de 1961	82
7 Services communautaires	84-85
8 Valeurs attribuées dans l'index des services communautaires	86
9 Résumé du pourcentage de la plus-value nette du prix de la terre en friche et des lots aménagés par rapport aux coûts de la terre en culture, 1960 et 1964	90
10 Prix des terrains aux diverses étapes de la conversion (tableau composé)	90

FIGURE

I-1 Changements de population dans les centres de plus de 5,000 habitants	14-15
---	-------

LISTE DES MAPPES

Mappe

- 1 Provinces de l'Atlantique - Carte générale
- 2 Zone habitée
- 3 Terre-Neuve - Zones de développement
- 4 Évolution relative de l'emploi dans le secteur manufacturier -
Comtés de l'Ontario et du Québec, 1961 à 1966
- 5 Grands centres commerciaux - 1967
- 6 Zones d'activité commerciale régionales des centres d'achats
(gros et détail) et des centres d'achats complets, 1967
- 7 Zones isolées
- 8 Meilleurs centres de distribution
- 9 Logement et services communautaires

INTRODUCTION

"Dans ce cas, une question se pose: la persistance dans les provinces de l'Atlantique de revenus généralement plus bas que la moyenne ne serait-elle pas directement attribuable à une trop grande dispersion de la population et à un retard de la concentration de l'activité économique dans les grands centres de croissance urbaine¹?" Ce raisonnement tire probablement sa logique de ce que, dans maintes parties du monde et à diverses époques, une relation a été décelée entre la croissance économique (quelle que soit sa définition) et l'urbanisation. Souvent ceux qui ont choisi d'aller vivre à la ville n'y ont guère trouvé, dans l'immédiat, de meilleurs revenus, comme en témoignent la prolifération des bidonvilles et les zones de taudis, plaie des grandes métropoles du monde. En gros, cependant, la relation entre croissance économique et urbanisation demeure acceptable. Cela dit, on peut observer qu'urbanisation et croissance économique vont généralement de pair, tandis qu'il est possible d'énoncer en postulat qu'une promotion délibérée de l'urbanisation est la condition suffisante, voire nécessaire, de tout développement économique régional.

Au cours du siècle dernier, l'urbanisation s'est poursuivie, au Canada, à un rythme spectaculaire, et elle va toujours s'accroissant. Cela reste vrai, qu'il s'agisse du pourcentage de population établie dans les agglomérations de plus de 1,000 âmes, ou du pourcentage des populations vivant dans des centres dépassant 100,000 habitants. D'ailleurs, l'urbanisation s'est amplifiée dans toutes les grandes régions du Canada, y compris les provinces de l'Atlantique.

Néanmoins, le taux d'urbanisation s'est révélé plus lent dans les provinces atlantiques, où pourtant les opérations portaient de plus bas, c'est-à-dire avec une plus forte proportion de population rurale, que dans le reste du Canada. Les mêmes forces qui, dans d'autres parties du Canada, ont entraîné une diminution des activités primaires (agriculture, pêche et exploitation du bois) ont joué également dans les provinces de l'Atlantique, à preuve le pourcentage rapidement déclinant de la population active pratiquant ces gagne-pain. Mais cette déperdition dans les emplois ruraux n'a jamais correspondu, comme ce fut le cas dans les autres parties du Canada, à une efflorescence du phénomène urbain. L'insuffisance de ce dernier s'est concrétisée, en somme, par une migration vers d'autres zones urbaines du Canada et par une augmentation de la population rurale non agricole.

Soucieux d'éclairer quelques-unes des matières implicitement rattachées à la question posée plus haut par le Conseil économique, le présent rapport étudie divers aspects des centres urbains de la région atlantique et s'efforce de cerner les traits caractéristiques de leur stade actuel de développement. Tout au long du rapport, l'accent est mis sur ce qu'on appelle communément la "fonction centralisatrice" des villes plutôt que sur le développement urbain associé à une activité industrielle spécifique. Il est permis d'espérer qu'en analysant le développement urbain sous ses aspects actuels, certains problèmes inhérents à son évolution future acquerront une plus grande force d'évidence et qu'une certaine lumière sera projetée sur les rapports unissant l'urbanisation à la croissance économique.

¹ Conseil économique du Canada, Quatrième exposé annuel: L'économie canadienne des années 1960 aux années 1970, OTTAWA, Imprimeur de la Reine, 1967, p. 202.

CHAPITRE I

POPULATION

Distribution, causes historiques et caractéristiques régionales

En 1966, la population des provinces de l'Atlantique atteignait 1,974,758 habitants. Très dispersée, cette population, à l'exception de celle de l'Île-du-Prince-Édouard, est cantonnée à la périphérie des provinces (carte 2). Aussi bien cette dispersion que cette distribution périphérique sont imputables à l'action combinée de facteurs économiques et historiques. A Terre-Neuve, le développement s'est appuyé, dès l'origine, sur la pêche et le soutien qui lui est venu, plus tard, de l'exploitation du bois, n'a abouti, en somme, qu'à un seul établissement important à l'intérieur des terres: celui de Grand Falls - Windsor. C'est la pauvreté de la terre arable qui a détourné la colonisation de s'enhardir loin de la côte. En Nouvelle-Écosse, la forme même et la configuration physique de la province ont entravé les communications entre les vastes étendues fertiles (telle la vallée d'Annapolis) et celles où la présence de ressources naturelles a favorisé l'implantation de grosses agglomérations. Le hasard ou la nature aidant, il se trouve que les ressources en question (minerais et havres) se situent presque toujours à même la côte atlantique ou dans son voisinage immédiat. Au Nouveau-Brunswick, pareillement, la population vit sur la côte ou à proximité de cette dernière, ou encore dans la vallée de la Saint-Jean qui garde, par rapport à la province, un caractère périphérique. Reste toutefois l'Île-du-Prince-Édouard où il n'y a pas de vastes étendues inhabitées.

Les facteurs historiques n'ont pas laissé, eux aussi, de contribuer à la dissémination de la population. On se rappelle que les premiers colons, dans toutes les provinces, cherchaient, pour la plupart, à s'écarter de l'autorité établie, témoins les Acadiens, les Loyalistes, les Écossais des Hautes-Terres et la quasi-totalité des hommes qui prirent pied à Terre-Neuve. Les circonstances historiques expliquent, de surcroît, comment les premiers colons se résignèrent, fréquemment, à défricher des terres qui, économiquement parlant, se situent aujourd'hui au-dessous du niveau acceptable, mais qui, même à l'époque où ils les occupèrent, ne pouvaient que paraître attrayantes, eu égard aux conditions qui régnaient dans celles qu'ils laissaient derrière eux. De l'avis de maintes autorités, l'une des principales raisons qui ont amené cette migration vers les provinces de l'Atlantique est l'empêchement où l'on se trouvait de pouvoir aller plus à l'ouest¹. L'une des conséquences évidentes de ce peuplement, dans sa présente distribution, est de rendre les communications interprovinciales, par voie de terre, à la fois difficiles et coûteuses.

¹ Ce point a été relevé par A.H. Clark dans, par exemple, *Three Centuries and the Island*, Toronto, 1959.

Une publication récente du Conseil économique des provinces de l'Atlantique montre comment la population s'est accrue dans ces dernières (et dans chacune d'entre elles) de 1961 à 1966, mais à un taux inférieur à celui qui a été enregistré pour le Canada tout entier¹. Pendant cette période, la population de Terre-Neuve s'est accrue de 7.8 p. 100, celle de l'Île-du-Prince-Édouard, de 3.7 p. 100, celle de la Nouvelle-Écosse, de 2.6 p. 100 et celle du Nouveau-Brunswick, de 3.2 p. 100, alors que, dans le même temps, la population du Canada progressait de 9.7 p. 100, même si, dans toutes les provinces, le taux de natalité l'a emporté sur celui du Canada pris dans son ensemble, sauf en Nouvelle-Écosse où l'écart n'est guère sensible.

Que la population des provinces de l'Atlantique croisse à un rythme plus lent que celle du Canada, ce n'est en rien un phénomène nouveau et il y a eu des époques où le déséquilibre a été encore plus marqué. Saunders n'a-t-il pas noté, en fait, que les migrations parties des Maritimes vers d'autres contrées d'Amérique du Nord ont eu un caractère prononcé dès la décennie de 1860-1870².

Les différences des taux de croissance de la population, qui ont joué, au cours des soixante années antérieures à 1961, entre les provinces Maritimes et le Canada, apparaissent dans le tableau ci-dessous. On notera que dans la période précédant la crise économique, le taux des provinces Maritimes s'est tenu constamment en deçà de celui du Canada. On notera également que l'Île-du-Prince-Édouard a eu longtemps à souffrir d'un net déclin de sa population.

TABLEAU I-1

Pourcentage moyen annuel du changement de population
antérieur au dernier recensement.
Moyenne décennale de 1901 à 1961 et moyenne quinquennale de 1961-1966

	1901	1911	1921	1931	1941	1951	1961	1966	Population en 1966
Canada	1.1	3.4	2.2	1.8	1.1	2.2	3.0	1.5	20,014,880
Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-	2.7	1.6	493,396
Île-du-Prince-Édouard	-0.5	-0.9	-0.6	-0.1	0.8	0.4	0.6	0.7	108,535
Nouvelle-Écosse	0.2	0.7	0.6	-0.2	1.3	1.1	1.5	0.5	756,039
Nouveau-Brunswick	0.3	0.6	1.0	0.5	1.2	1.3	1.6	0.6	616,788

Source: Calculs basés sur le recensement du Canada, 1961. Bulletin 7.1-1, p. 2, et le recensement du Canada, 1966.

A tout prendre, le flot nourri d'immigrants qui, depuis un siècle, s'est déversé sur le Canada n'a fait que passer sur les provinces de l'Atlantique. Environ 40 p. 100 des renforts ainsi fournis à la population active canadienne, de 1946 à 1960, étaient constitués d'immigrants³ (souvent de travailleurs qualifiés). Il y

¹ A.C. Parks, *Recent Population Trends: Atlantic Provinces*, C.E.P.A., 1968, p. 4.

² S.A. Saunders, *Studies in the Economy of the Maritime Provinces*, Toronto, 1939, p. 262.

³ H.D. Woods et S. Ostry, *Labour Policy and Labour Economies in Canada*, MacMillan Company, Toronto, 1962, p. 290.

avait là un important potentiel qui aurait pu suppléer au manque de bras des provinces de l'Atlantique. L'occasion a été perdue. Encore ces provinces ont-elles dû, comme le reste du Canada, en appeler à un assez fort contingent d'immigrants pour répondre à certaines nécessités professionnelles: médecins, infirmières, enseignants.

Si peu qu'aient bénéficié les provinces de l'Atlantique de l'immigration pendant le siècle qui vient de s'écouler, leur faible accroissement de population est attribuable à une forte émigration plutôt qu'à une faible immigration. Le taux de natalité des provinces de l'Atlantique dépasse constamment celui du Canada pris comme un tout. Seuls un comté de la Nouvelle-Écosse et un autre au Nouveau-Brunswick ont un taux inférieur au taux moyen canadien (voir tableau I-2). En règle générale, c'est dans les régions rurales isolées que le taux de natalité est le plus élevé. Par rapport aux normes de la région tout entière, Terre-Neuve, mises à part les divisions d'Avalon et de Bonavista, enregistre les plus hauts taux de natalité, la première place allant à la division n° 4 (baie Saint-Georges et péninsule de Port-au-Port). En Nouvelle-Écosse, les taux sont relativement élevés dans le comté de Guysborough, dans presque toute la partie rurale du Cap-Breton et dans le comté d'Antigonish. Il en va de même dans la partie nord-est du Nouveau-Brunswick (depuis le comté de Kent jusqu'à celui de Restigouche), ainsi que dans le comté de Sunbury où le taux de natalité accuse, il est vrai, l'influence d'Oromocto, ville essentiellement peuplée de militaires et, par conséquent, anormalement structurée du point de vue de l'âge. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, c'est aux deux extrémités de l'île (comtés de Prince et de Kings) que les taux se consolident. On explique quelquefois la forte natalité par des considérations d'ordre religieux; il est au moins aussi plausible de l'associer au facteur "isolement".

Urbanisation dans les provinces de l'Atlantique - Évolution historique

Depuis 1900 au moins, l'urbanisation des provinces de l'Atlantique n'a cessé de prendre de l'ampleur, à un taux moindre, cependant, que dans l'ensemble du Canada, ainsi que le montre le tableau I-3. En fait, ce tableau a trait aux Maritimes seulement en ce qui concerne Halifax et Saint-Jean (N.-B.); mais il existe d'autres mesures d'urbanisation qui aboutissent sensiblement aux mêmes conclusions.

Il n'y a aucun doute que le niveau d'urbanisation des provinces de l'Atlantique demeure bas par rapport à celui du Canada. L'écart va même s'élargissant depuis 1881 et peut-être depuis avant cette date.

"La courbe du pourcentage de population urbaine en arrive, avec le temps, à décrire dans les Maritimes des ondulations sur un mode assez voisin, en gros, de celui qu'on observe en Ontario ou dans le Québec, sauf que les "remontées" de la trajectoire ont toujours été moins soutenues dans les Maritimes que dans ces dernières provinces. Il en est résulté un élargissement progressif de l'écart opposant les Maritimes aux provinces centrales. Manifeste entre 1851 et 1961, cet écart s'est accentué davantage après 1921¹."

Exception faite pour l'Île-du-Prince-Édouard, de 1951 à 1956, et pour Terre-Neuve, de 1956 à 1961, l'urbanisation, de 1951 à ce jour, s'est poursuivie plus lentement dans la zone atlantique que dans l'ensemble du Canada. Cette lenteur, de surcroît, est particulièrement apparente dans les provinces les plus peuplées

¹ L.O. Stone, *Urban Development in Canada*, BFS 1967, p. 37.

(Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick). Par voie de similitude, le déclin qui frappe la catégorie rurale a été d'ordinaire moins marqué dans la région atlantique que pour l'ensemble du Canada (voir tableau I-4).

TABLEAU I-2

Taux effectifs de fécondité (nombre d'enfants âgés de 0 à 4 ans proportionnellement au nombre de femmes âgées de 15 à 44 ans)
par provinces et comtés, région atlantique, 1966

<i>Province et comté</i>	<i>Taux %</i>	<i>Province et comté</i>	<i>Taux %</i>
TERRE-NEUVE	72.5	NOUVEAU-BRUNSWICK	60.9
Division n° 4 (St. George's)	94.1	Northumberland	72.5
Division n° 9 (Sainte-Barbe)	84.1	Gloucester	70.8
Division n° 10 (Labrador)	83.6	Sunbury	70.5
Division n° 8 (Notre-Dame)	81.3	Kent	69.6
Division n° 3 (Côte-Sud)	79.5	Kings	64.9
Division n° 2 (Burin)	77.4	Restigouche	64.6
Division n° 5 (Humber)	73.0	Victoria	62.9
Division n° 6 (Intérieur)	71.7	Carleton	60.1
Division n° 7 (Bonavista)	70.2	Queens	60.0
Division n° 1 (Avalon)	64.6	Albert	59.6
		Madawaska	57.8
		Saint-Jean	56.2
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	64.1	Charlotte	56.0
Prince	72.2	York	54.3
Kings	67.1	Westmorland	52.3
Queens	56.3		
		CANADA	53.0
NOUVELLE-ÉCOSSE	58.3		
Guysborough	71.7		
Richmond	70.0		
Antigonish	68.1		
Victoria	65.5		
Hants	64.8		
Inverness	62.4		
Kings	62.2		
Cap-Breton	61.4		
Digby	61.3		
Shelburne	60.6		
Yarmouth	58.9		
Pictou	57.5		
Queens	56.3		
Cumberland	55.9		
Colchester	55.4		
Halifax	55.2		
Annapolis	55.1		
Lunenburg	51.2		

Source: BFS 92-610, tableau 21, 1968.

TABLEAU I-3

Pourcentage de la population totale dans les "principales régions de développement métropolitain"*, compte non tenu de Terre-Neuve

	1901	1911	1921	1931	1941	1951	1961
Canada	26.0	30.5	35.4	39.5	40.2	43.3	48.3
Maritimes	11.4	11.9	13.7	14.0	15.0	16.9	19.4
Ontario	28.2	35.3	42.4	46.9	48.0	50.2	54.2
Colombie-Britannique	-	-	54.8	58.8	58.7	58.7	58.5

* Ces régions se rapportent à des zones géographiques constantes pour lesquelles il n'y a pas de statistiques disponibles dans le recensement de 1966.

Source: L.O. Stone, *Urban Development in Canada*, BFS 1967, p. 132.

A lire les tableaux I-3 et I-4, il semble que les provinces Maritimes, bien qu'opérant à partir d'un niveau plus bas, aillent moins vite en urbanisation que les autres parties du pays. Les catégories "urbaine", "rurale", etc., signifient davantage, il va sans dire, le lieu plutôt que l'activité; or, c'est probablement ce facteur, l'activité, qui est au coeur du problème. De tradition, les provinces de l'Atlantique passent pour tirer leur principal support des activités "primaires"; leur faible niveau d'urbanisation ne serait plus, en l'occurrence, que le reflet des structures économiques régionales. Si on les compare, pourtant, à d'autres provinces, lourdement tributaires, elles aussi, des activités primaires, la Saskatchewan, par exemple, force est de reconnaître que les provinces de l'Atlantique ne procèdent que lentement à leur urbanisation. De 1951 à 1966, la population urbaine a progressé de 18.6 p. 100 en Saskatchewan. Elle a progressé, dans le même temps, de 11.5 p. 100 dans l'Île-du-Prince-Édouard, de 11.4 p. 100 à Terre-Neuve, de 8 p. 100 dans le Nouveau-Brunswick, mais de seulement 2.8 p. 100 en Nouvelle-Écosse.

La population rurale agricole a fort diminué, dans toute la région, depuis 1951. Au Nouveau-Brunswick, la population rurale agricole représentait à cette date 28 p. 100 du total de la province; elle n'en représentait plus de 8 p. 100, en 1966. Du même point de vue, la population rurale agricole de la Nouvelle-Écosse, de 17.1 p. 100 du total qu'elle était en 1951, avait fléchi à 6.0 p. 100, en 1966. Même chose dans l'Île-du-Prince-Édouard où seulement 28.4 p. 100 de la population s'identifiaient en 1966 à la catégorie "rurale agricole", contre 47.5 p. 100, en 1951. Quant à Terre-Neuve, elle n'avait en 1951 qu'une petite population rurale agricole, 4.3 p. 100 seulement, proportion qui, en 1966, se voyait ramenée à 1.7 p. 100.

Mais ces régressions rapides de la population rurale agricole n'ont été compensées en aucune façon par des accroissements correspondants de la population urbaine. Au Nouveau-Brunswick, alors que la tranche rurale agricole de la population s'emenuisait d'environ 20 p. 100 entre 1951 et 1966, la tranche urbaine, elle, ne gagnait, dans le même temps, que 8 p. 100. En Nouvelle-Écosse, toujours de 1951 à 1966, la tranche rurale agricole de la population accusait une perte de 11 p. 100, contre un gain de moins de 3 p. 100 pour la tranche urbaine. Contraste flagrant avec la Saskatchewan où, pendant cette mutation rurale urbaine, on voit la population rurale agricole de la province diminuer de 18.6 p. 100 entre 1951 et 1966, et la population urbaine augmenter dans une proportion parfaitement identique de 18.6 p. 100.

TABLEAU I-4 (a)

Pourcentages de la population par catégories: rurale agricole, rurale non agricole et urbaine, 1951, 1956, 1961, 1966 et total pour 1966

Définitions 1956*

	1951		1956		1961	
	Agri- cole	rurale non agricole	Urbaine	Agri- cole	rurale non agricole	Urbaine
Terre-Neuve	4.3	53.0	42.7	2.4	44.6	51.9
Île-du-Prince-Édouard	47.5	27.4	25.1	43.4	30.7	32.4
Nouvelle-Écosse	17.1	27.6	55.3	13.7	57.4	56.6
Nouveau-Brunswick	28.0	29.5	42.6	22.5	45.8	49.1
Québec	18.8	14.3	67.0	16.0	70.0	74.9
Ontario	13.9	12.7	73.4	11.7	75.9	79.2
Manitoba	27.6	15.8	56.6	23.8	60.1	65.0
Saskatchewan	47.9	21.8	30.4	41.0	36.6	43.0
Alberta	36.1	15.9	48.0	29.1	56.6	63.9
Colombie-Britannique	8.7	20.6	70.8	6.8	73.4	76.7
Canada	19.8	17.3	62.9	16.4	66.7	71.1

* Voir note p. 14.

TABLEAU I-4 (b)

Pourcentages de la population par catégories: rurale agricole, rurale non agricole et urbaine, 1951, 1956, 1961, 1966 et total pour 1966

Définitions 1961*

	Agri- cole	1961 rurale non agricole	Urbaine	Agri- cole	1966 rurale non agricole	Urbaine	Agri- cole	1966 rurale non agricole	Urbaine
Terre-Neuve	2.0	47.3	50.7	1.7	44.2	54.1	8,455	218,252	266,689
Île-du-Prince-Édouard	33.0	34.6	32.4	28.4	35.0	36.6	30,841	37,947	39,747
Nouvelle-Écosse	7.7	37.9	54.3	6.0	36.0	58.1	45,251	271,881	438,907
Nouveau-Brunswick	10.4	43.1	46.5	8.4	41.0	50.6	51,504	253,059	312,225
Québec	10.7	15.0	74.3	8.5	13.3	78.3	493,567	762,164	4,525,114
Ontario	8.1	14.5	77.3	6.9	12.7	80.4	481,695	885,735	5,593,440
Manitoba	18.6	17.5	63.9	16.6	16.3	67.1	159,872	157,146	646,048
Saskatchewan	32.9	24.0	43.0	29.3	21.7	49.0	279,642	207,375	468,327
Alberta	21.5	15.2	63.3	19.0	12.2	68.8	277,598	178,198	1,007,407
Colombie-Britannique	4.8	22.7	72.6	4.5	20.2	75.3	85,197	377,984	1,410,493
Canada	11.4	19.0	69.6	9.6	16.9	73.6	1,913,714	3,374,407	14,726,759

* Voir note p. 14.

TABLEAU I-4 (c)

1956	<u>Définitions</u> - <u>urbain</u>	= toutes les villes et villages de 1,000 habitants et plus, érigés en corporations ou non, ainsi que les parties périphériques des zones métropolitaines et des grands centres urbains;
1961	- <u>urbain</u>	= même définition, sauf que les parties périphériques non urbanisées des zones métropolitaines n'entrent plus en ligne de compte;
1956	- <u>agricole</u>	= 1 ^o 3 acres ou plus, ou 2 ^o une <u>production</u> agricole d'au moins \$250;
1961	- <u>agricole</u>	= 1 acre ou plus, avec des <u>produits vendus</u> pour au moins \$50.

La diminution de la population rurale agricole sans augmentation correspondante de la population urbaine nous invite à examiner avec soin les tendances de la population rurale non agricole. Toutefois, le changement de définition apporté au mot "agricole" entre 1951 et 1966, alors que cette appellation a été déniée à nombre d'exploitations, ne laisse pas de compliquer une telle analyse. Le changement a consisté en ceci: alors qu'avant 1956 étaient tenues pour des "fermes" toutes les exploitations ayant une production agricole de plus de \$250, après 1961 n'ont droit au titre que celles dont les ventes dépassent \$50. Ce qui achève de compliquer la situation, c'est le changement de sens qu'a subi le mot "urbain", frappant d'exclusion les zones périphériques non urbanisées des régions métropolitaines.

La catégorie "rurale non agricole" a bénéficié, en fait, et du sens restrictif imposé au mot ferme et de l'exclusion des zones périphériques non urbanisées des régions métropolitaines.

La catégorie agricole a perdu de ses effectifs par une nouvelle définition, mais elle s'est enrichie, en échange, de toutes les fermes incluses dans les périphéries non urbanisées des zones métropolitaines.

Quant à la population "urbaine" sise dans les parties périphériques non urbanisées des zones métropolitaines, ses pertes sont allées grossir la population rurale agricole ou non agricole.

Les sources des gains enregistrés par la partie rurale non agricole de la population imputables aux changements de définition apparaissent au tableau I-4 (d).

Le changement de définition aidant, toutes les provinces (excepté Terre-Neuve) ont vu grossir en 1961 leur population rurale non agricole. Abstraction faite du changement en question, il n'y a que les provinces Maritimes et la Saskatchewan qui puissent faire état d'un accroissement important de cette même population. Les provinces Maritimes ont également réalisé de gros gains en pourcentage de population rurale non agricole, en raison aussi bien des fermes dont le changement de définition ne tenait plus compte que de ces parties "non urbanisées" limitrophes aux zones métropolitaines. La perte qu'a entraînée pour les Maritimes le nouveau concept n'avait pas de quoi surprendre. Ces fermes dites de subsistance et où précisément la différence entre \$250 de production et \$50 de produits vendus peut avoir une signification marquée, sont une caractéristique de la région. Ce à quoi on s'attendait moins, c'est la perte urbaine sensible qu'on relève à la fois en

Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Il n'y a dans l'une et l'autre de ces provinces qu'une seule zone métropolitaine, encore d'importance assez modeste; en revanche, le nombre de "citadins" rejetés parce que vivant dans une zone métropolitaine non encore urbanisée demeure considérable, comme le fait voir le tableau I-4 (e).

TABLEAU I-4 (d)

Gains en pourcentage du secteur rural non agricole,
résultant du changement de définition: recensement de 1961

	<i>Secteur rural non agricole: gain</i>	<i>Secteur rural agricole: perte*</i>	<i>Secteur urbain: perte</i>
Terre-Neuve	6.47	3.86	2.61
Île-du-Prince-Édouard	8.50	8.50	0.0
Nouvelle-Écosse	14.55	8.73	5.82
Nouveau-Brunswick	19.76	14.16	5.98
Québec	14.25	10.31	3.94
Ontario	12.64	+ .41	12.98
Manitoba	7.04	.67	6.36
Saskatchewan	.86	.86	0.0
Alberta	5.72	1.61	4.10
Colombie-Britannique	20.22	2.15	18.06
Canada	12.59	4.75	7.83

* Excepté en Ontario où il n'y a pas eu perte, mais gain.

TABLEAU I-4 (e)

Pourcentage, en 1961, de la population non urbanisée
de la zone métropolitaine (recensement)

Terre-Neuve	6.21
Île-du-Prince-Édouard	0.0
Nouvelle-Écosse	8.85
Nouveau-Brunswick	16.13
Québec	1.25
Ontario	3.57
Manitoba	2.15
Saskatchewan	0.0
Alberta	1.35
Colombie-Britannique	7.07
Canada	3.32

Il semble que dans les provinces de l'Atlantique, une catégorie supplémentaire dite "urbaine non urbanisée" devrait venir s'ajouter à la catégorie rurale non agricole. Bien que l'existence de ce phénomène puisse être démontrée pour la seule année 1961, et pour les centres métropolitains seulement, tout porte à croire qu'il se manifeste autour d'autres centres urbains, en d'autres temps.

Entre 1961 et 1966, la partie rurale non agricole de la population n'a décru que d'environ 2 p. 100 en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick et de 3 p. 100 à Terre-Neuve, alors qu'elle continuait à croître dans l'Île-du-Prince-Édouard. Pendant le même temps, le pourcentage de la partie urbaine de la population s'est élevé, dans la région, à peu près exactement selon la moyenne du Canada, c'est-à-dire d'environ 4 p. 100.

Des tendances plus récentes s'affirment-elles, depuis que le recensement a été fait? On trouvera ci-dessous deux tableaux dont l'un montre le pourcentage annuel des logements terminés dans les villes de 5,000 habitants et plus, de 1961 à 1966, tandis que l'autre montre le pourcentage provincial des logements terminés dans les centres de 10,000 habitants et plus, pour les années 1967 et 1968. Malheureusement, ces séries statistiques ne cadrent pas avec la définition assignée à "urbain" par le recensement (centres de plus de 1,000 âmes), outre qu'après 1966, elles passent de 5,000 à 10,000.

Toutefois, même à partir de cette définition, le mouvement vers les villes est démontré partout au Canada (sauf en Colombie-Britannique) parce que la construction de logements dans les centres urbains est proportionnellement supérieure à la population urbaine elle-même en 1966. Le Québec, par exemple, dont la population urbaine représentait, en 1966, 78.3 p. 100 de l'ensemble de la population, a réalisé, en 1968, 87.4 p. 100 de ses constructions de logements dans des centres de plus de 10,000 habitants. Mais dans la région atlantique, seule Terre-Neuve a manifesté quelque velléité de renforcer la concentration urbaine de ses plus grands centres; même là, le phénomène n'a pas joué au-delà d'une année.

TABLEAU I-5 (a)

Logements terminés dans des centres atteignant ou dépassant 5,000 habitants,
en pourcentage des logements terminés dans toutes les provinces

<i>Province</i>	<i>1961</i>	<i>1962</i>	<i>1963</i>	<i>1964</i>	<i>1965</i>	<i>1966</i>
Terre-Neuve	20.96	27.37	38.71	26.96	35.21	45.88
Île-du-Prince-Édouard	32.18	39.48	27.27	22.84	23.75	16.16
Nouvelle-Écosse	42.75	45.32	49.73	57.62	54.16	61.04
Nouveau-Brunswick	42.50	54.92	57.75	61.90	71.93	52.65
Québec	79.59	76.31	88.06	86.89	87.51	88.87
Ontario	71.82	77.37	83.47	87.68	87.12	89.46
Manitoba	85.83	72.14	69.91	74.23	69.95	71.03
Saskatchewan	70.32	52.05	58.86	62.67	67.65	59.72
Alberta	76.88	79.35	81.62	81.39	79.10	81.51
Colombie-Britannique	63.88	72.26	68.84	77.21	78.79	76.91
Canada	71.92	73.44	79.20	82.07	81.98	83.82

TABLEAU I-5 (b)

Logements terminés dans des centres atteignant ou dépassant 10,000 habitants, en pourcentage des logements terminés dans les provinces

<i>Province</i>	<i>1967</i>	<i>1968</i>
Terre-Neuve	59.23	49.95
Île-du-Prince-Édouard	16.77	19.71
Nouvelle-Écosse	52.46	45.88
Nouveau-Brunswick	48.17	44.99
Québec	88.26	87.37
Ontario	86.90	85.25
Manitoba	63.12	67.71
Saskatchewan	56.77	61.32
Alberta	81.56	82.55
Colombie-Britannique	69.95	72.60
Canada	80.52	79.73

Rien ne prouve, donc, que les grands centres urbains de la région atlantique jouissent d'un invincible pouvoir d'attraction, contrairement à ce qui se passe dans le reste du Canada. Cela ne veut pas dire que les centres en question n'aillent pas progressant, dans cette région, mais ils ne sont pas un facteur dominant de l'accroissement ni ne jouent le rôle d'irrésistibles aimants, comme c'est le cas ailleurs au Canada.

Ce gonflement indu de l'élément rural non agricole de la région peut probablement s'expliquer ainsi qu'il suit:

1. Les ruraux qui, ayant renoncé aux activités dites "primaires", sont passés à des occupations urbaines ou quasi urbaines, sont prêts à s'accommoder de tout travail à une distance acceptable de leur foyer rural.
2. Les citadins qui, ayant abandonné les villes pour les zones rurales, sont en quête de logements bon marché.

Le mode d'établissement de la population concrétise en quelque sorte la conviction où est cette dernière qu'il n'y a pas à la ville de possibilités d'emplois stables répondant à ses qualifications, ou que, s'il y en a, les conditions auxquelles elle est à même de consentir pour pouvoir se loger décemment sont introuvables en milieu urbain. Ce jugement, qui est loin d'être sans fondement, comporte des conséquences qu'on étudiera plus en détail dans les sections subséquentes de la présente étude.

Mouvements internes de la population

Bien que la poussée démographique des provinces de l'Atlantique soit lente, comparée à celle du Canada, il faut dire que certaines zones de la région ont subi un déclin caractérisé de leur population, tandis que d'autres ont proliféré très rapidement. La figure I-1 montre les taux de croissance des villes dépassant 5,000 habitants, en 1961, comparés au taux de croissance régionale pendant une période de quinze ans. Dans le tableau I-6, les villes ont été groupées, un peu arbitrairement peut-être, d'après leur taux général de croissance observé pendant cette même période de quinze ans. Il convient de noter que ni la figure I-1, ni le tableau I-6 ne prennent en considération les zones métropolitaines.

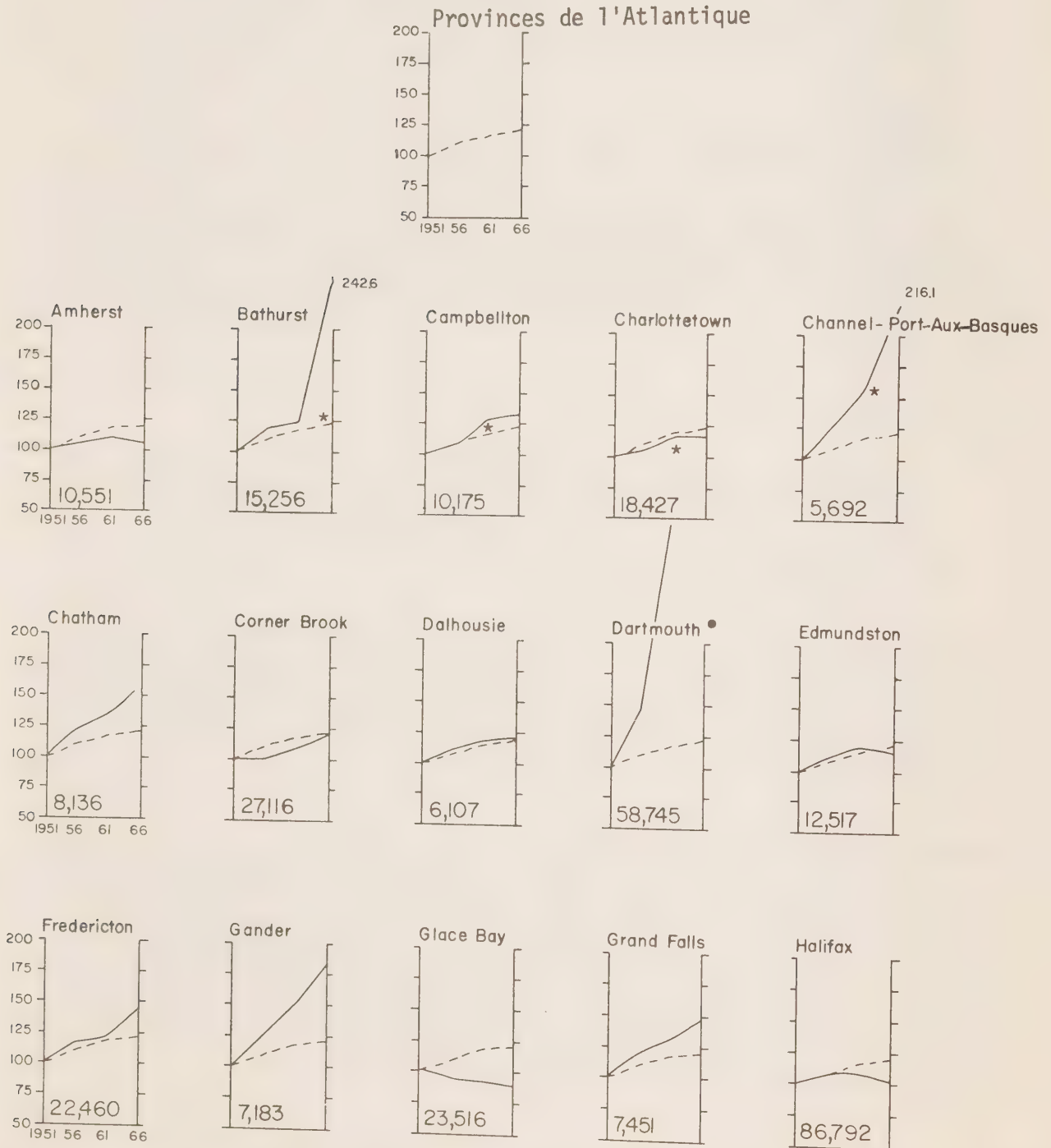
FIGURE I-1

CHANGEMENTS DE POPULATION DANS LES CENTRES DE PLUS DE 5,000 HABITANTS

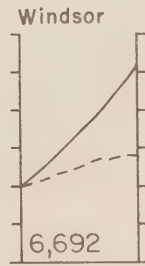
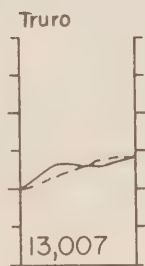
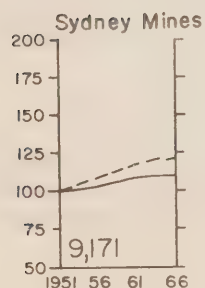
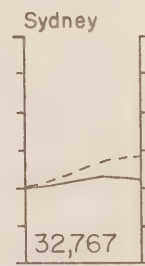
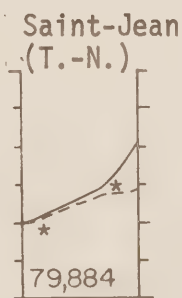
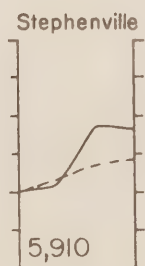
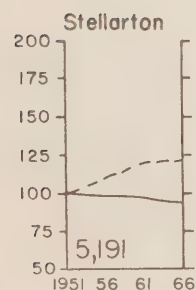
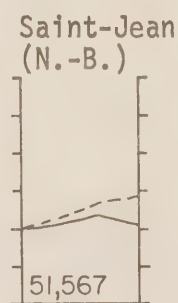
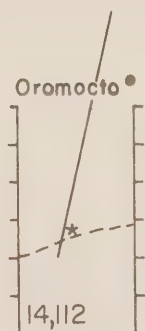
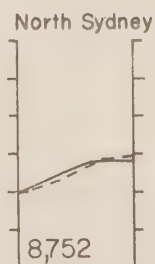
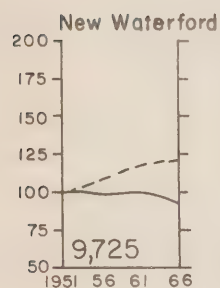
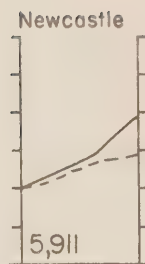
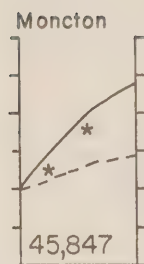
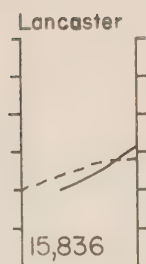
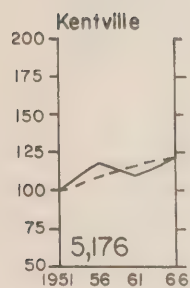
1951-1966

1951 = 100%

TOTAL INDIQUÉ POUR 1966



NOTE = Accroissement de la population de 1951 à 1966: 357%



* Changement de limites

• Érigée en corporation après le 1^{er} juin 1951

TABLEAU I-6

Taux de croissance de la population des centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants*, comparés au taux de croissance régional, 1951-1966

<i>Centres croissant à un rythme plus rapide que la région</i>	<i>Centres croissant à peu près au même rythme que la région</i>	<i>Centres croissant à un rythme plus lent que la région</i>
Bathurst ¹	Campbellton	Amherst
Channel-Port-aux-Basques ¹	Corner Brook	Glance Bay
Chatham	Dalhousie	Halifax*
Dartmouth ¹	Edmundston	New Glasgow
Fredericton	Kentville	New Waterford
Gander	Sydney N.	Saint-Jean (N.-B.)*
Grand Falls	Truro	Springhill
Lancaster		Stellarton
Moncton ¹		Sydney
Newcastle		Sydney Mines
Oromocto		Wabana
Stephenville		Yarmouth
Saint-Jean (T.-N.) ¹		
Summerside		
Windsor		

* NOTA: Les zones métropolitaines n'entrent pas en considération.

¹ Villes dont les délimitations ont subi des changements, conséquence probable d'une augmentation effective de la population dans leur périphérie immédiate.

Source: Figure I-1.

Caractéristiques afférentes aux dimensions des villes et à leur croissance

On a pu voir, dans la section précédente, que, par rapport aux normes canadiennes, la région atlantique se situe à un niveau d'urbanisation généralement faible et que le rythme d'urbanisation ne connaît pas, non plus, la même intensité. D'autre part, la population urbaine de la région est plutôt concentrée dans des petites villes, ce qui apparaît au tableau I-7.

Le taux généralement bas d'urbanisation des provinces de l'Atlantique se traduit dans la croissance de complexes urbains de dimensions variées. Entre 1951 et 1961, ce sont les villes les plus peuplées qui ont connu le développement le plus accéléré (comme dans tout le Canada), sauf que les taux d'accroissement, pour les centres de toutes dimensions, sont demeurés en deçà des taux canadiens correspondants, ainsi qu'en témoigne le tableau I-8.

TABLEAU I-7

Répartition procentuelle des complexes urbains de 5,000 habitants et plus, selon la dimension des groupes, pour le Canada et ses grandes régions, en 1961*, et pour les provinces de l'Atlantique, en 1966

Dimension des groupes	1961					Colombie- Britan- nique	1966 Provinces de l'Atlan- tique
	Canada	Maritimes	Québec	Ontario	Prairies		
100,000 ou plus	71.2	47.0	75.9	66.7	75.6	81.7	51.5
30,000-99,999	14.6	23.1	11.1	21.1	10.5	-	15.5
10,000-29,999	9.0	22.0	8.0	6.7	9.2	14.4	25.2
5,000-9,999	5.3	8.0	5.1	5.6	4.7	3.9	7.7

* NOTA: Les chiffres de 1966, concernant les provinces de l'Atlantique, ont été calculés en utilisant les totaux d'un certain nombre de zones urbaines. Ceux-ci sont spécifiés au tableau III-3, colonne 2.

Source: 1961 - L.O. Stone, *op. cit.*, p. 76.
1966 - Calculs basés sur le recensement.

TABLEAU I-8

Changement procentuel de la population des complexes urbains, selon la dimension du groupe, pour le Canada et ses grandes régions, 1951-1961

Villes, villages et périphérie des zones métropolitaines

Dimension du groupe	Canada	Maritimes	Québec	Ontario	Prairies	Colombie- Britannique
100,000 et plus	45.4	37.3	41.1	45.7	61.2	40.6
30,000-99,999	37.4	17.7	31.0	42.3	62.7	36.2
10,000-29,999	26.4	14.5	26.8	24.6	41.0	15.7
5,000-9,999	25.3	9.7	24.6	25.5	36.4	27.3
Moyenne pour tous les groupes	40.9	21.9	37.8	41.5	57.5	38.0

NOTA: Pour la période comprise entre les recensements, les zones de centres urbains ont été tenues pour constantes. Les chiffres concernant la population des zones annexées en cours de période sont calculés de façon à représenter l'état de la population à la fin de la décennie.

Source: L.O. Stone, *op. cit.*, p. 78.

Les villes des Maritimes qui dépassent 100,000 habitants (zones métropolitaines d'Halifax et Saint-Jean, N.-B.) ont grandi à un rythme voisin de celui des centres canadiens de même grandeur. Par contre, l'accroissement des petites villes a été très lent dans toute la région. Ces villes représentent une part relativement importante de la population urbaine (voir tableau I-7).

A - Migrations provinciales

Parmi les documents de base du présent rapport figurent des enquêtes sur la migration qui ont été faites dans presque tous les centres urbains d'une population excédant un millier d'habitants. Avec la permission du ministère des Postes, on a colligé à cette fin les formules de changement d'adresse (formule 59 B). Les maîtres de poste conservent la formule en question pendant douze mois. Étant donné que les enquêtes ont été faites au cours de l'été 1967, les résultats obtenus portent sur l'année 1966-1967. Il est vraisemblable, néanmoins, qu'ils s'appliquent aussi bien aux quelques années antérieures et postérieures à cette année-là. Les maîtres de poste tiennent pour admis que 80 p. 100 des familles remplissent effectivement la formule de changement d'adresse ou s'arrangent pour la faire remplir en leur nom; mais le pourcentage ne va sans doute guère au-delà de 50 p. 100 quand il s'agit de personnes seules, hommes ou femmes. A cause de la difficulté de trier cette information et aussi parce que les recensements ne laissent pas de cerner exactement les mouvements migratoires, on ne se servira pas, ici, des chiffres correspondant aux enquêtes signalées plus haut. Les données obtenues ont cependant été transcrites sur de simples cartes de travail. Nous nous bornons à énoncer ci-dessous les tendances principales que révèle l'étude de ces cartes.

En Nouvelle-Écosse, le foyer d'attraction dominant pour les migrants a été la zone Halifax-Dartmouth. Le mouvement, toutefois, n'a pas été à sens unique et il y a apparence qu'en 1966, à tout le moins, il s'est trouvé légèrement plus de gens pour quitter la zone, en route pour d'autres points de la province, que pour venir s'y installer. De 1961 à 1966, la population de la province s'est accrue de 2.6 p. 100, alors que la population d'Halifax (zone métropolitaine) progressait de 7.8 p. 100 et celle du comté d'Halifax, de 8.5 p. 100. Nul doute, par conséquent, que la population de la zone d'Halifax ne croisse rapidement par rapport aux normes provinciales; mais cette poussée est due, en fait, à la faculté (unique dans la province) qu'a Halifax de retenir par devers elle le gros de son accroissement naturel. Il y a, à partir de la zone d'Halifax, un mouvement significatif de population, à la fois vers d'autres zones de la province et vers d'autres endroits du Canada. On observe aussi un mouvement à grande échelle de personnes seules (hommes et femmes) qui gagnent Halifax ou s'en éloignent, mouvement imputable en bonne part aux jeunes gens que diverses aptitudes professionnelles attirent à Halifax. C'est à Halifax, au demeurant, que se concentrent les possibilités de travail de la province en même temps que les principaux centres d'embauche. En Nouvelle-Écosse, généralement, les familles ne se déplacent que sur d'assez courtes distances (25 p. 100 de leurs mouvements ont été circonscrits à l'intérieur du même comté). Un très grand nombre de villes se sont enrichies, de la sorte, d'un petit nombre de familles, à telle enseigne qu'il est apparu impossible de transposer ce mouvement sur une carte ayant quelque signification.

Le Nouveau-Brunswick diffère de la Nouvelle-Écosse en ce sens que les foyers d'attraction y sont moins visibles. De toute évidence, nombre de villes ont attiré des migrants. Les enquêtes l'ont montré et le grand nombre de villes qui, au tableau I-6, peuvent se targuer d'un accroissement important, en apporte la confirmation. L'absence, au Nouveau-Brunswick, d'une ville exerçant une sorte de primauté, est mise en lumière du fait que, dans leur province respective, Halifax et Saint-Jean (T.-N.) s'acquittent de fonctions que, au Nouveau-Brunswick, Fredericton partage avec Saint-Jean et Moncton. En outre, les zones où domine linguistiquement, soit l'anglais, soit le français, ont leur migration pointée sur des objectifs différents. Le facteur "langue" entre particulièrement en jeu quand il s'agit d'émigrer de la province.

Dans l'Île-du-Prince-Édouard, les chiffres du recensement montrent tout à fait clairement que les seules zones urbaines accusant de larges gains de population sont Summerside et sa banlieue, ainsi que la banlieue de Charlottetown. Toutes deux absorbent des migrants venus de tous les coins de l'île, à cette remarque près que Summerside semble être de plus en plus l'objectif premier du comté de Prince (ce que corrobore l'étude du chapitre IV sur les voyages quotidiens pour le travail), tandis que la partie est de l'île regarde du côté de Charlottetown.

A Terre-Neuve, les centres qui, à l'échelle de la migration provinciale, ont vraiment joué le rôle de réceptacles, sont Saint-Jean, Corner Brook, Grand Falls et Gander. En 1966, un mouvement s'était également esquissé vers la baie d'Esprit où s'effectuaient de grands travaux hydrauliques. Apparemment, ce mouvement a cessé d'être important; il n'en démontre pas moins que ce n'est pas un gros problème que d'attirer les Terre-neuviens à l'ouvrage, même si celui-ci n'offre pas de garanties à long terme. Les mouvements les plus prononcés se sont exercés en direction de Saint-Jean et Corner Brook. La population que s'est appropriée Saint-Jean venait de toutes les régions de l'île, alors que Corner Brook, centre d'attraction plus local, recueillait surtout les migrants partis de la côte ouest. Divers modes de migration ont été observés, selon qu'il s'agissait d'individus seuls, hommes et femmes, ou de familles. En proportion, comme en termes absolus, il semble qu'il y ait plus de femmes que d'hommes qui se déplacent dans l'île à la recherche d'un travail. Les hommes eux, s'en vont plus volontiers au Labrador, ou gagnent le continent, ce qui est une indication sur les ressources de l'île en emplois et démontre que, dans les grandes agglomérations, les femmes sont demandées dans plusieurs branches d'activité: hôpitaux, secrétariat, restaurants, écoles, etc. Les enquêtes ont également montré, sans conteste, qu'à Terre-Neuve le mouvement des familles diffère de celui des personnes seules. À lire les enquêtes, l'impression générale est que les familles ont effectué un très grand nombre de déplacements, sur des distances relativement courtes, en route vers des villes comme Burgeo, Springdale, St. Anthony, Clarenville, etc.

Terre-Neuve est présentement engagée dans un projet de rétablissement planifié (*Fisheries Household Resettlement Program*) qui est en train de changer radicalement le mode de vie des petits ports côtiers de l'île. Ses ramifications avec les centres urbains de l'île lui donnent amplement droit à un bref commentaire dans notre contexte même. La raison d'être du programme se justifie comme il suit:

- 1) De toute manière, la tendance à désertir les petits ports côtiers existe déjà.
- 2) Si l'on se met à son service, le programme ne s'applique que plus vite.
- 3) Il est à peu près impossible de ménager le minimum essentiel de services, gouvernementaux ou autres, à des petits ports isolés.
- 4) En faisant mouvement vers de plus larges établissements, la population est assurée d'obtenir de plus grandes facilités du point de vue de l'instruction et de la santé.
- 5) À tous les paliers de l'administration, les services dispensés à des populations de plus forte densité se traduisent par des économies.

Nul doute qu'évalué en fonction de ces critères, le programme n'ait été en soi une réussite. Les mouvements ont mis en cause environ un millier de familles par an, soit en gros 5,000 personnes. Ces familles ont trouvé place dans des collectivités où existent, à tout le moins, des écoles primaires et où l'assistance

médicale est possible toute l'année. En conformité avec le programme en cours, on a abandonné des collectivités isolées, ce qui représente, en fait de services, autant d'économies pour les gouvernements en cause.

Que le programme se soit montré, dans l'ensemble, généralement bénéfique, voilà qui ne laisse pas de place au doute; encore y aurait-il des occasions de l'améliorer. Il est quatre points principaux sur lesquels on peut se demander si le programme a su tirer parti au maximum des possibilités qu'entraînaient avec eux ces mouvements de population:

- 1) Il n'y a pas eu équilibre entre l'emploi et le rétablissement.
- 2) On n'a pas tiré pleinement parti des avantages économiques qu'offraient les agglomérations.
- 3) Les centres de réception n'ont pas été dûment préparés pour accueillir les nouveaux arrivants.
- 4) Des déviations se sont produites parce que le programme a été orienté dans le sens de la pêche.

Chacun de ces points fera maintenant l'objet d'un examen plus approfondi.

1) Emploi et rétablissement ont manqué d'équilibre

Créer des emplois qui satisfont les besoins de ceux qui entrent dans les rangs de la population active, à Terre-Neuve, est un problème insoluble. Rien n'indique que l'île, à moins de bénéficier de très importantes subventions, puisse créer de son chef, dans le secteur industriel, des possibilités d'emploi qui aillent de pair avec l'accroissement de la population active.

Mais si ces possibilités sont d'une estimation difficile, du moins avec un certain degré de précision, en revanche, on décèle clairement les endroits de l'île où elles sont censées se produire. La carte 3 montre cinq "zones de développement" à Terre-Neuve. Leur croissance diffère de celle des centres urbains proprement dits, encore que chacune d'elles contienne une ou plusieurs villes en voie de développement. Les familles, en élisant domicile dans ces zones, bénéficient d'un avantage; celui de pouvoir saisir toutes les occasions d'emploi qui s'y présentent, étant donné que la distance à couvrir pour se rendre au travail et en revenir n'est jamais un empêchement sérieux. La demande répondant ainsi à l'offre, aucune possibilité ne peut être exploitée au maximum. Par contre, les établissements situés en dehors des zones de développement ont tendance, en matière d'emploi, à faire fond sur une seule entreprise industrielle, ou sur la pêche qui n'est plus qu'un moyen de subsistance.

2) On n'a pas tiré pleinement parti des avantages économiques qu'offraient les agglomérations

La liste des établissements vers lesquels a été dirigée la population en application du programme *Fisheries Household Resettlement Program* est très longue. Cependant, la population s'est généralement portée vers des collectivités appartenant aux zones de croissance mentionnées plus haut (ce fut le cas, pour 51 p. 100

des mouvements effectués entre le 1^{er} avril 1965 et le 30 juin 1968¹). C'est une tendance souhaitable qu'il importerait de renforcer, si l'on veut que l'économie des agglomérations donne son plein rendement. Cela sous-entend, pour la population, l'accès à un éventail de services plus étendu, sur le plan commercial, éducatif ou gouvernemental, et, pour la zone, un accroissement continu de la population, partant, de la population active.

Les agglomérations de quelque importance savent tirer parti d'un autre avantage, à savoir qu'elles deviennent un marché dépassant le seuil en deçà duquel il n'y a point d'avenir pour des entreprises ou des services nouveaux. Cet aspect de la question sera repris plus en détail dans des chapitres ultérieurs.

3) Les centres de réception n'ont pas été dûment préparés pour accueillir les nouveaux arrivants

Les zones d'accueil destinées aux nouveaux arrivants n'ont reçu, à tout prendre, qu'une préparation assez sommaire. Dans les centres de pêche destinés au développement, des terrains qui, aux termes de la Loi nationale sur l'habitation, étaient dotés de services typiquement suburbains, ont été aménagés à un coût variant entre \$4,000 et \$8,000. Les ménages en instance de déplacement pouvaient prétendre à une allocation supplémentaire de \$3,000; cette somme leur facilitait l'acquisition de ces terrains qui n'ont pas paru, pour autant, plus attrayants. Au dire des Terre-neuviens, il n'est guère raisonnable de grever d'hypothèques à long terme le genre d'habitations qui se construisent sur ces terrains.

Ceux qui ont eu à emménager ont préféré le faire dans des logements existants, si précaires qu'ils fussent, ou amener sur place la maison qu'ils possédaient dans leur ancienne collectivité. L'opération était relativement bon marché. Une maison peut être transportée pour quelque \$500 et les fondations qui lui sont données sur le terrain nouvellement acquis coûtent à peu près le même montant. Il reste que ces déplacements et ces arrangements, effectués à titre privé, ont abouti à une situation assez confuse et possiblement malsaine. Les maisons se situent fréquemment dans les endroits où il est difficile, voire impossible, de ménager de bonnes liaisons routières, d'installer l'aqueduc et les égouts. Il va de soi que l'adjonction de nouvelles maisons est bien faite pour accroître les difficultés qui, déjà, attendent ces localités.

4) Des déviations se sont produites parce que le programme a été orienté dans le sens de la pêche

Comme son nom l'indique, l'aide que ménage le plan de rétablissement des pêcheurs ne s'applique qu'aux seules collectivités de pêcheurs. Dans l'île Bell, par exemple, où les perspectives en matière d'emploi futur sont aussi mornes que dans n'importe quel autre petit port côtier, le mouvement de migration hors de l'île a probablement été entravé à cause du manque de possibilités qu'offrait le programme de rétablissement des familles de pêcheurs.

¹ La proportion passerait à 60 p. 100 si la zone Placentia-Dunville venait s'ajouter aux autres.

Nul doute que le programme en question n'ait été profitable à la majorité de la population déplacée. C'est dans la mesure où il a renforcé la tendance de la population à venir s'agréger aux grands centres, plus riches en ressources, que le programme a marqué des points. Quant à ses lacunes, elles relèvent d'une certaine impuissance à canaliser cette migration vers le petit nombre de zones où le développement possible est manifeste et à consolider pleinement les infrastructures de ces dernières, gage premier de leur prospérité.

B - Migration régionale interprovinciale

Bien que les provinces de l'Atlantique aient éprouvé, sans exception, au cours des quinze dernières années, une perte nette de leur population, émigrée vers d'autres régions, des mouvements ne s'en sont pas moins produits entre elles dont l'importance, en termes absolus comme en termes relatifs, est indéniable. L'intensité de ces migrations a sans doute varié considérablement d'une année à l'autre et il est regrettable que les dernières données apportées par le recensement sur ce genre de mouvement remontent à la période 1956-1961. La migration en question, d'une province à l'autre, est représentée au tableau I-9. On voudra bien noter que les chiffres reposent sur un seul échantillon et que seule la population âgée de plus de 5 ans est prise en considération. Il n'est pas tenu compte des migrations en provenance du dehors de la région. Il s'ensuit que les chiffres obtenus sont tout à fait différents de ceux qui concernent la migration nette dont nous parlerons un peu plus loin dans le présent chapitre.

Entre 1956 et 1961, le mouvement interrégional a valu de nets profits à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Comme on le verra bientôt, un vaste mouvement s'exerce à partir du Nouveau-Brunswick vers le Québec.

La province atlantique que les migrants de Terre-Neuve ont choisie de préférence pour destination est la Nouvelle-Écosse; il est vrai qu'un mouvement s'exerçant en sens inverse a presque rétabli l'équilibre. Les liens étroits qui rattachent Terre-Neuve à l'économie de la côte sud de la Nouvelle-Écosse, axée sur la pêche, sont sans doute pour beaucoup dans ces échanges. Les migrations entre l'Île-du-Prince-Édouard et les autres provinces de l'Atlantique n'ont guère d'ampleur et s'annulent pour ainsi dire les unes les autres. Pour parler nettement, la Nouvelle-Écosse a perdu, pendant cette période de cinq ans, plus de 3,000 âmes au profit du Nouveau-Brunswick. Il est malaisé de connaître la signification réelle que revêt ce mouvement. Les enquêtes sur les migrations confirment, en tout cas, qu'au moins en 1966-1967, Halifax n'a pas été, ni absolument, ni relativement, une destination pour laquelle les migrants du Nouveau-Brunswick aient marqué un réel intérêt.

Mouvement hors de la région

Entre 1951 et 1966, le mouvement hors des provinces de l'Atlantique a porté en gros sur 200,000 personnes, soit 12 p. 100 environ de la population de 1951. Les chiffres concernant ce mouvement apparaissent au tableau I-10.

On peut, afin de mieux mettre en évidence les écarts observés d'une province à l'autre sur les taux de migration, exprimer ces chiffres en pourcentages de la population de 1951: Terre-Neuve, 10.6 p. 100; Île-du-Prince-Édouard, 16.3 p. 100; Nouvelle-Écosse, 11.5 p. 100; Nouveau-Brunswick, 13.9 p. 100. Au cours de chaque période quinquennale, le volume de migration a oscillé dans chaque province. On prétend généralement que ce type de migration s'accroît dans les années prospères

pour baisser de nouveau lorsque l'économie vacille ou que menace une crise économique¹. Cela expliquerait en partie la forte évasion qu'a enregistrée la région entre 1961 et 1966. Il n'est pas possible d'analyser économiquement une poussée migratoire sans faire entrer en ligne de compte les variations qu'accuse le facteur prospérité, aussi bien dans la région d'où part le mouvement que dans celle où il aboutit. Ces variations sont malheureusement si difficiles à prévoir qu'il est à peu près impossible de faire des projections utiles au sujet d'une migration. Tout ce qu'on peut dire, à la lumière des tendances passées que fait voir le tableau I-10, c'est que la migration en question est sans doute appelée à s'accroître avec le temps.

TABLEAU I-9

Migrants interprovinciaux âgés de 5 ans ou plus, 1956-1961

Origine	Destination					P.A. en % du Canada
	Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Total Canada	
Terre-Neuve	-	53	1,934	699	10,672	25.2
Île-du-Prince-Édouard	221	-	1,031	1,059	5,976	38.7
Nouvelle-Écosse	1,325	1,592	-	7,452	40,332	25.7
Nouveau-Brunswick	685	813	4,038	-	29,497	18.8
Total	2,231	2,458	7,003	9,210	86,477	

Bilan net pour chaque province de l'Atlantique, 1956-1961.

Terre-Neuve	- 455
Île-du-Prince-Édouard	+ 147
Nouvelle-Écosse	- 3,366
Nouveau-Brunswick	+ 3,674

Source: Recensement du Canada 1961, bulletin 4.1-9, tableau I-4-3.

TABLEAU I-10

Migration nette, provinces de l'Atlantique, 1951-1966

	1951-1956	1956-1961	1961-1966	Total 1951-1966
Terre-Neuve	+ 1,733	- 16,366	- 23,613	- 38,246
Île-du-Prince-Édouard	- 8,107	- 3,318	- 4,595	- 16,020
Nouvelle-Écosse	- 10,687	- 22,870	- 40,384	- 73,941
Nouveau-Brunswick	- 20,711	- 16,367	- 34,484	- 71,562
Provinces de l'Atlantique	- 37,772	- 58,925	- 103,076	- 199,769

Source: C.E.P.A., "Atlantic Report", vol. II, n° 3, juillet 1967, p. 5.

¹ G. Olsson, *Distance and Human Interaction: A Review and Bibliography*, Regional Science Research Institute, 1964, p. 24.

Les destinations prises par la population qui, entre 1956 et 1961, est sortie des provinces de l'Atlantique sont indiquées au tableau I-11. Il s'est produit, de surcroît, un mouvement important en direction des États-Unis. Les pertes imputables pendant cette période aux migrations vers l'étranger, tous pays, ont été évaluées, en gros, comme il suit par le BFS (chiffres inédits): Terre-Neuve, 1,700; Île-du-Prince-Édouard, 1,963; Nouveau-Brunswick, 6,942; Nouvelle-Écosse, 11,355. Il est apparu, d'après les enquêtes, qu'en 1966-1967 la migration vers les États-Unis s'est maintenue à un niveau beaucoup plus bas que dans l'intervalle 1956-1961.

TABLEAU I-11

Destination des migrants interprovinciaux âgés de
5 ans ou plus, 1956-1961

Origine	Total	Destination							
		Autre que les provinces de l'Atlantique		Ontario		Québec		Autre que le Canada	
		Nom- bre	%	Nom- bre	%	Nom- bre	%	Nom- bre	%
Terre-Neuve	10,672	2,686	25.2	4,980	46.7	1,454	13.6	1,552	14.5
Île-du-Prince-Édouard	5,976	2,311	38.7	2,410	40.3	485	8.1	770	12.9
Nouveau-Brunswick	29,447	5,536	18.8	12,399	42.0	8,808	29.9	2,754	9.3
Nouvelle-Écosse	40,332	10,369	25.7	18,832	46.7	4,442	11.0	6,689	11.6

Source: Recensement du Canada, 4.1-9, tableau I-4-3.

L'Ontario est la province vers laquelle tous les migrants des provinces de l'Atlantique se dirigent le plus communément. Toutefois, il faut dire qu'au Nouveau-Brunswick les départs en direction du Québec sont, en proportion, plus de deux fois plus élevés que vers les autres provinces. Des raisons linguistiques et culturelles expliquent cet état de choses, d'où il ressort que les gains enregistrés par le Québec se font davantage aux dépens du reste des provinces de l'Atlantique et du reste du Canada qu'aux dépens de l'Ontario. Point n'est besoin de recourir à une analyse détaillée pour expliquer la faveur dont jouit l'Ontario: la province offre des possibilités de travail et on y vit beaucoup mieux que dans les régions qu'on laisse derrière soi; voilà les facteurs déterminants.

Outre les difficultés qu'on éprouve à prévoir le volume de la migration et les fluctuations susceptibles de l'affecter, on n'est pas très bien informé sur ses effets, ni même sur la nature de la population qui se déplace, sinon qu'il s'agit d'une population plutôt jeune. Kindleberger, traitant du phénomène migratoire en Europe (plus international de caractère qu'interrégional) conclut en disant qu'à brève échéance "les bénéfices l'emportent largement sur la dépense"... les difficultés ne commencent en fait que lorsqu'on se place du point de vue de l'économie à long terme et qu'on prête attention aux problèmes sociaux¹. On imagine sans mal,

¹ G.P. Kindleberger, *Europe's Postwar Growth: The role of Labour Supply*, Harvard University Press, 1967, p. 202.

par exemple, les problèmes qui peuvent surgir à long terme quand les éléments jeunes (et qualifiés?) de la population active jugent bon d'aller tenter fortune ailleurs. En somme, c'est le secteur dynamique de la société qui disparaît, laissant derrière lui une population au pouvoir d'achat relativement bas, mais grande consommatrice de services sociaux.

L'émigration a naturellement eu pour effet de modifier les structures de la région en matière d'âge, en ce sens que la proportion de gens âgés, et plus ou moins à charge, est généralement grande, notamment dans les petites villes. Cependant, la situation peut ne pas être inquiétante, allant sans doute de pair avec la rationalisation des industries rurales. D'un autre côté, les taux de natalité ne laissent pas d'être élevés, en dépit de cette proportion accrue de gens âgés et à charge, ce qui prouve que les problèmes concernant la faible productivité de certains secteurs ne saurait trouver automatiquement sa solution dans l'exode des travailleurs. Il est vraisemblable que ces problèmes se maintiendront tout au long de la génération à venir.

Bien que l'émigration à une haute échelle puisse être, en fait, la cause partielle d'un manque continu de développement économique, le phénomène ne peut guère être traité que comme un effet. On ne saurait manoeuvrer les forces de la main-d'oeuvre contre la volonté de ceux qui les composent. Les plans conçus en vue de retenir la population dans la région, moyennant la dispense gratuite d'une formation professionnelle (par exemple, celle de physiothérapeutes, en Nouvelle-Écosse) peuvent tout au plus retarder un temps l'évasion. Dans la pratique, le flot migratoire ne peut être contenu qu'en rendant la région suffisamment attirante pour que ceux qui y naissent ne soient pas tentés de la quitter.

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique a analysé, dans une série d'études, les problèmes que suscite la migration au dehors pour conclure que cette dernière ne saurait être freinée que par "la création, dans la région, de possibilités d'emploi à un niveau assez soutenu et assez rémunérateur, pour que l'idée de rester sur place apparaisse comme une proposition attrayante du point de vue économique¹". Aux États-Unis, cependant, le simple fait qu'une migration se produise semble être une justification en soi pour que des fonds fédéraux s'acheminent vers les régions d'où partent les mouvements².

Cette digression sur les circonstances entourant la migration dans les Maritimes n'a d'autre fin que de mieux montrer l'arrière-plan sur lequel joue le développement urbain en cours. Il est clair qu'un grand nombre de personnes ont abandonné récemment leur profession rurale et que cette tendance ira vraisemblablement en s'accroissant. Sans doute, plusieurs villes de la région sont en train de grandir rapidement, mais dans le même temps l'émigration vers le centre du Canada se poursuit à grande échelle. On peut donc en conclure que les villes ne se développent pas assez vite pour pouvoir absorber la population qui a rompu ses attaches avec l'emploi rural. Et il est non moins clair que les choses ne vont pas en rester là. Nombreuse encore est la population qui devra quitter les zones rurales et s'agréger aux petites localités de la région, avant que l'ajustement rural puisse être tenu pour achevé. Si la région devait, vers 1971, se rapprocher du taux moyen d'urbanisation canadien de 1966 (73.6 p. 100), les zones urbaines se verraient dans

¹ C.E.P.A. *First Annual Review: The Atlantic Economy*, Halifax, 1967, p. 84.

² M.R. Levin, "The Big Regions", *Journal of the American Institute of Planners*, mars 1968, p. 76.

l'obligation de faire place à une population additionnelle de 515,000 personnes, soit approximativement le quart de la population totale des Maritimes. C'est dire à la fois l'échelle à laquelle se situerait l'ajustement nécessaire et l'impossibilité où l'on est de produire rapidement un tel effort. Il faut donc s'attendre qu'une partie de la population continue à s'éloigner des zones rurales, comme il faut tenir pour certain qu'étant donné les taux actuels de croissance urbaine, dans la région, jamais les centres urbains de cette dernière ne parviendront à absorber cette population en marche.

CHAPITRE II

CROISSANCE URBAINE

Dans le chapitre précédent, nous avons signalé qu'en dépit d'un taux d'accroissement naturel élevé dans les provinces de l'Atlantique et de l'impuissance où sont les zones rurales d'assurer plus avant un emploi satisfaisant à une large proportion de leurs habitants, le mouvement vers les villes n'a pas eu l'ampleur à laquelle on pouvait s'attendre. On peut dire que, puisqu'il existe une émigration hors des Maritimes, la preuve est faite en somme que les villes ne grandissent pas suffisamment pour que le surplus de main-d'oeuvre de la région puisse toucher chez elles un revenu acceptable.

Il convient donc maintenant d'examiner quelques-unes des théories existantes sur la croissance urbaine. Bien que ces théories sortent nécessairement en droite ligne d'études entreprises sur la croissance régionale ou nationale, il n'empêche que des différences se font jour dans le concept de la croissance observé à différents paliers des zones.

L'une des plus anciennes explications de la croissance urbaine est basée sur la dichotomie "établissement" et "maintien" de la ville, que Loesch attribue à Sombart¹. On distingue, dans cette explication, entre les professions (ou ressources locales) qui sont à l'origine de l'agglomération urbaine et les activités nouvelles qui en découlent.

A la base de ce qu'on pourrait appeler la théorie "classique" de la croissance urbaine, il y a cette notion qui veut que les villes doivent leur développement à ce qu'elles produisent pour l'extérieur. Ce sont ces activités ou établissements d'"exportation" ou de "base", qui permettent aux villes de supporter les activités de "maintien" ou de services. A mesure qu'augmente le nombre des activités dites d'exportation augmente également le nombre des activités de services. On a observé que "la proportion jouant entre les deux formes d'activités a tendance à baisser quand l'agglomération gagne en importance"². Dans sa formulation originale, la croissance urbaine est mise avant tout au crédit des fonctions "exportation", point de vue contesté par Hans Blumenfeld qui s'est plu à relever l'importance et la nature continue des fonctions "services" sur lesquelles s'appuie de plus en plus le développement des villes³. Au dire même de Thompson, "les rôles relatifs des

¹ A. Loesch, *The Economics of Location*, (traduction), Presses universitaires de Yale, 1959, p. 76.

² Wilbur R. Thompson, "Internal and External Factors in the Development of Urban Economies", dans *Issues in Urban Economics. Resources for the Future Inc.*, 1968, p. 45.

³ Hans Blumenfeld, "The Economic Base of the Metropolis", *J.A.I.P.*, automne 1955, pp. 114 - 132.

secteurs exportation et services locaux changent selon la période de temps et les dimensions de la région urbaine soumise à étude¹". En fin de compte, le seul fait qu'une concentration de population se soit constituée est en soi une raison de plus vers l'accroissement, ce qui a permis à Lithwick et à Paquet de démontrer que ce sont les villes qui engendrent la poussée industrielle et non l'inverse².

Néanmoins, le concept fonction exportation demeure encore utile, surtout si l'on s'avise que l'exportation peut jouer non seulement sur des marchandises mais aussi sur des services. De ce concept sont nées plusieurs théories relatives aux bases économiques des villes. Parmi les plus élaborées de ces théories, il en est une qui aborde le problème sous l'angle des "exigences minimales". Répond à cette définition le minimum d'emplois, établi empiriquement, que réclame une catégorie donnée mettant en cause un certain nombre de villes, ce qui "recoupe de très près les besoins en services, ou besoins internes, d'une ville³". On a découvert que la somme des exigences minimales varie en relation avec la taille de la ville et que, plus grande est cette dernière, plus grande est la somme des exigences minimales. En d'autres termes, comme il a été dit plus haut, la proportion activités de base-activités de services va diminuant. D'où l'on peut conclure que plus une ville est peuplée, plus vaste est l'éventail de spécialités qu'elle est en mesure de fournir et plus ferme son autonomie. L'usage pratique de cette méthode, outre les questions de classification, est d'apporter des données au "facteur économie d'échelle⁴", dont on sait qu'il remonte au moins aussi loin que Marshall, mais dont l'estimation, en termes quantitatifs, n'a cessé d'être très difficile.

L'un des concepts les plus utiles de la théorie qui nous occupe est celui d'une hiérarchie urbaine, dont découle toute une série de "seuils" fonctionnels. Partant de cette vérité première qu'il existe plus de petites villes que de grandes, on en est venu à penser que la distribution des villes, selon le critère dimensionnel, devrait s'effectuer selon certaines "normes". On peut, dès lors, hiérarchiser les établissements constituant une zone donnée, la place de chacun d'eux étant déterminée par le simple chiffre de la population ou par les fonctions que la ville se trouve à assumer. Dans la pratique, il est assez vain, apparemment, de se demander si cette hiérarchie est, ou non, un phénomène continu, encore que ce soit là une question-clé s'il s'agit d'élaborer le modèle théorique (mais collant à la réalité) d'agglomérations urbaines à fonction centrale⁵.

¹ Thompson, *op. cit.*, p. 46.

² N.G. Lithwick et G. Paquet, *Urban Studies: A Canadian Perspective*, Methuen, Toronto, 1968, p. 32.

³ E.L. Ullman et M. F. Dacey, "The Minimum Requirements Approach to the Urban Economic Base", *Papers and Proceedings, Reg. Sci. Assoc.*, vol. 6, 1960, p. 176.

⁴ E.L. Ullman, "The Nature of Cities Reconsidered", *Papers, Reg. Sci. Assoc.*, vol. 9, 1962, p. 8.

⁵ Voir, par exemple, M. F. Dacey, "Population of Places in a Central Place Hierarchy", *J. Reg. Sci.*, hiver 1966.

Il suffit, pour ce qui regarde notre propos, de dire que le type bien connu de hiérarchie: hameau, village, ville, peut être étudié plus avant et se prêter à d'utiles comparaisons entre les établissements comme à une meilleure compréhension générale du phénomène urbain. Quand au concept "seuils", il suppose que les populations les plus nombreuses (mesurées à partir de leur nombre, du marché qu'elles détiennent ou de leur pouvoir d'achat) peuvent se permettre une gamme plus élargie de services spécialisés. Quand les valeurs auxquelles nous venons de nous référer (population, marché, etc.) atteignent un certain niveau, les seuils se trouvent franchis et de nouvelles fonctions apparaissent. Le raisonnement aboutit à cette conclusion que plus vaste est l'établissement plus large sera l'éventail de services spécialisés (ou de fonctions) relevant de sa compétence.

On s'accorde à reconnaître, - c'est le point qui ressort de notre incursion dans la théorie de la croissance urbaine, - que les deux branches d'activités (exportation et services) proviennent du même phénomène. En d'autres termes, l'agglomération offre une économie d'échelle. On ne manquera pas d'objecter que certaines ruptures d'économie, des "déséconomies" d'échelle pourront éventuellement se produire (comme c'est le cas dans les grandes villes des États-Unis); mais le rapport avec les provinces de l'Atlantique reste bien ténu. Non certes que la région n'ait à compter déjà avec certains de ces problèmes qui sont le propre des métropoles urbaines: pollution, taudis, etc. Nous disons toutefois que les problèmes en question ne relèvent pas, dans la région, de considérations d'échelle en soi, mais bien du paupérisme et du manque de sources de revenus qui afflige les municipalités.

Nous ferons observer ici que, lorsque les très grandes villes (Toronto, Montréal) en appellent à l'aide fédérale ou provinciale pour résoudre ces problèmes de déséconomies d'échelle dont nous parlions tantôt (prix inflationnaires des terrains, étranglement de la circulation, pollution atmosphérique, etc.), elles vont nécessairement à l'encontre des solutions de remplacement que les provinces de l'Atlantique pourraient offrir sur leur territoire même à l'industrie ou au commerce. Nous n'entendons pas insinuer que les villes géantes n'ont pas droit à leur quote-part de l'aide fédérale ou provinciale; nous nous contentons de dire qu'elles n'ont droit précisément qu'à cette quote-part. On sait à quoi tient ce pouvoir des grandes villes: au nombre important de voix qui leur est acquis dans les assemblées législatives, à la domination qu'elles exercent sur les organes de communication et parce qu'elles sont en tête des activités intellectuelles.

Les économies d'échelle urbaines ont, apparemment, une grande similarité avec certaines théories économiques, comme celle où Hirschmann traite de "la polarité dans la croissance", ou celle où Myrdal parle de "causalité cumulative". C'est cette causalité cumulative qui nous a été présentée, en fait, comme étant peut-être la grande caractéristique du développement historique des villes américaines¹. Il a même été question d'une sorte de "cliquet" qui jouerait à la mesure des villes tout se passant comme si: "...à une certaine hauteur de l'échelle urbaine, définie par le degré d'isolement de la localité, la nature de son arrière-pays, le niveau d'industrialisation du pays et divers facteurs culturels, une sorte de mécanisme, assez semblable à un cliquet, entrainé de lui-même en action, bloquant toute la

¹ A.R. Pred, *The Spatial Dynamics of U.S. Urban-Industrial Growth, 1800 - 1914*, M.I.T., 1966.

croissance acquise et empêchant tout retour en arrière¹". Plusieurs raisons sont avancées pour expliquer ce phénomène de cliquetage:

- 1) La croissance entraîne avec elle la diversité, ce qui fait que le déclin manifeste de tel ou tel secteur n'a rien d'irréparable.
- 2) Le pouvoir politique dont dispose une vaste zone urbaine est de nature à forcer l'aide gouvernementale.
- 3) L'abandon du capital fixe, investi dans une grande agglomération, est contraire aux principes économiques.
- 4) Une large économie locale équivaut à un marché géographique constant.
- 5) L'avancement technologique est plus sûr, étant donné que "la seule force dimensionnelle garantit l'apport-clé en ressources humaines".

Selon Thompson, le seuil critique à partir duquel un "accroissement cumulatif irréversible" peut se produire se situe aux alentours d'une population d'un quart de million d'habitants, à un niveau donné de revenu, s'entend². Nous ferons observer ici que ce même chiffre de population peut être atteint si, en recourant à des moyens rapides de transport, on raccorde entre elles un certain nombre de petites villes.

Les raisons motivant l'effet de cliquetage ne laissent pas d'attirer l'attention sur les réelles économies d'échelle que les grandes villes sont en mesure de réaliser. Tout en gardant présent à l'esprit que "les économies externes imputables au phénomène de polarité, encore que réelles, sont constamment surestimées par les préposés à l'économie³", il importe de rappeler ce que sont, en fait, ces fameuses économies d'échelle. On les trouve, décrites à grands traits, dans presque tous les manuels élémentaires d'économie. Les économies internes afférentes à une production à grande échelle ne sont possibles que dans les agglomérations fortement peuplées, cependant que les économies à caractère externe viennent se ranger sous des titres, tels que "Économies d'information", "Économies de concentration" et "Économies de désintégration⁴". Autant de spécimens du jargon économique qu'on résumerait avantageusement dans cette simple phrase: "Plus de biens de consommation et des marchés plus efficaces⁵."

¹ W.R. Thompson, *A Preface to Urban Economics, Resources for the Future Inc.*, 1965, p. 22.

² *Ibid.*, p. 24.

³ A.O. Hirschmann, *The Strategy of Economic Development*, Presses universitaires de Yale, 1958, p. 185.

⁴ Ces titres se trouvent dans l'ouvrage, *Introduction to Economics*, d'A. Cairncross, Londres, 1944, p. 62-63.

⁵ Référence à T.W. Schultz prise dans J. Friedmann, *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*, M.I.T., p. 11.

Dans un cadre statique, les économies d'échelle urbaines, qui revêtent tant d'importance, ne seraient sans doute réalisées qu'au détriment d'autres villes. C'est ainsi que le développement marqué d'une ville peut très bien se traduire dans la région atlantique par le déclin ou la stagnation de villes moins peuplées. Faut-il rappeler qu'en tout état de cause, les petites villes de la région ne grandissent que très lentement (tableau I-8)? De surcroît, maintes fonctions nouvelles qu'entraînerait le développement des villes sont probablement assumées, à l'heure qu'il est, par des complexes urbains étrangers à la région, c'est-à-dire que, dans la prise en charge de ces fonctions additionnelles, un effort de substitution devrait s'exercer à l'endroit de la solution "importation" actuellement en vigueur. Il est peu probable que les habitants de la région se montrent très chagrinés de voir tomber dans leurs mains des services et des fonctions que jusqu'ici Toronto et Montréal ont usurpés.

C'est une idée fausse, - on l'a vu plus haut, - que de s'imaginer l'industrie comme étant, aujourd'hui, la fonction "exportation" par excellence de la ville. La fabrication perd de son importance, au Canada, en tant que source d'emploi, alors que les industries tertiaires ne cessent de renforcer leurs positions. Ces activités tertiaires peuvent être prises dans le sens habituel du mot services (maintien de la ville); mais il faut se garder d'oublier qu'il leur est loisible de se tourner vers l'exportation. En 1951, 24.6 p. 100 de la population active du Canada travaillait à la fabrication, contre 21.6 p. 100 en 1961. Les activités de gestion et de services comptaient pour 47.0 p. 100 de l'emploi en 1951 et pour 54.9 p. 100, en 1961. Les grandes villes sont le cadre tout désigné et, pour ainsi dire, la condition nécessaire des emplois spécialisés du secteur des services. Elles ont grandi, et grandi rapidement, parce que ce foisonnement d'emplois nouveaux auquel a donné naissance l'économie en entrant dans la phase postindustrielle ne pouvait mieux s'exercer qu'à l'intérieur même des agglomérations.

En échange, l'emploi nouveau issu de la fabrication s'est gardé de donner la préférence aux grandes villes. On peut voir (tableaux II-1 à II-3) les changements de distribution qui se sont produits, entre 1961 et 1966, dans les effectifs des "travailleurs de la production et assimilés"¹ dans les provinces de l'Atlantique, le Québec et l'Ontario. La méthode utilisée a rendu possible la présentation des changements, comté par comté, en pourcentage du total provincial des travailleurs employés à la fabrication. C'est le tableau II-1² qui a trait aux provinces de l'Atlantique.

A Terre-Neuve, les divisions du recensement où des pertes ont été enregistrées pour les travailleurs de la production sont celles où se trouvent les plus grands centres urbains et les infrastructures manufacturières les plus solides: Corner Brook, Grand Falls et la péninsule Avalon. Les divisions gagnantes se situaient, au contraire, dans des régions écartées, de peuplement clairsemé, manquant de substrat industriel. De même, ce sont les comtés de Kings et de Prince qui, dans l'Île-du-Prince-Édouard, ont eu des gains alors que le comté de Queens (où entre Charlottetown) accusait une perte.

En ce qui concerne le travail de la production nouveau mode qui s'observe à Terre-Neuve comme dans l'Île-du-Prince-Édouard, rien n'empêche d'y voir une réponse directe aux ressources mises récemment en valeur: usines de transformation du poisson,

¹ Équivalent à ce que l'usage populaire englobe sous le nom de "manufactures". Voir la définition au bulletin 31-209 (1964) du BFS, appendice II.

² Voir les limites des comtés à la carte 1.

à Terre-Neuve, ou de préparation des produits agricoles, dans l'Île-du-Prince-Édouard. C'est là, à n'en pas douter, une explication qui se tient, pour les deux provinces s'entend. Il est moins probable qu'elle vaille aussi pour le type d'emploi prévalant en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

En Nouvelle-Écosse, la plus grande perte, en fait d'emploi dans les travaux de fabrication, s'est produite dans le comté du Cap-Breton, ce qui n'a rien d'inattendu si l'on garde en mémoire les difficultés que l'aciérie de Sydney a connues pendant cette période. Toutefois, le comté d'Halifax, qui inclut la zone métropolitaine Halifax-Dartmouth, réussissait aussi à consolider ses effectifs en main-d'œuvre productive à un taux inférieur au taux moyen provincial, abandonnant de la sorte une partie de l'emprise que, sur le plan de la fabrication, il exerçait en Nouvelle-Écosse. Le comté en voie de développement, où l'industrie, pendant cette période, a le plus renforcé ses positions, a été celui de Pictou qui comprend, comme on sait, le complexe manufacturier Stellarton-New Glasgow. Inverness et Richmond figurent aussi parmi les gagnants à cause du montage d'une usine de pâte de bois et de quelques autres entreprises dans la région du détroit de Canso. Les autres comtés, où des gains en main-d'œuvre productive se sont fait jour, étaient des comtés à vocation rurale où les possibilités nouvelles d'emploi sont sans doute imputables à la mise en valeur de certaines ressources locales.

Au Nouveau-Brunswick, la perte relative la plus sensible, du point de vue des travailleurs de la production, a eu lieu à Saint-Jean, c'est-à-dire dans le comté de la province où se trouve le plus grand centre urbain. Parmi les comtés gagnants les plus en vue on trouve ceux de Restigouche, de Madawaska et de Victoria, à prédominance rurale eux aussi, et où les industries en place sont tributaires, pour une large part, des ressources locales.

Il est également permis d'avancer que c'est encore là le cas de presque toutes les usines et manufactures exploitées en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Il en résulte que les centres urbains n'atteignent pas le développement nécessaire pour susciter une industrie secondaire vigoureusement structurée et mettre ainsi fin à ce qu'il y a encore de rural dans la texture économique provinciale. Il convient de noter, toutefois, que les comtés d'Halifax et de Saint-Jean viennent largement en tête, dans leur province respective, pour ce qui est du nombre absolu d'emplois, ménagé par le secteur de la production.

Qu'en est-il donc de ces grandes provinces industrielles que sont le Québec et l'Ontario? La situation du Québec apparaît au tableau II-2 et celle de l'Ontario au tableau II-3. L'une et l'autre apparaissent également à la carte 4. Dans la province de Québec, c'est le centre urbain prééminent par excellence, l'île de Montréal, qui a vu le plus s'amenuiser ses effectifs en travailleurs de la production, suivi du comté de Québec. Sur les cinq comtés ayant enregistré les plus gros gains, quatre sont adjacents à Montréal (Chambly, Terrebonne, Richelieu et l'île Jésus) et l'autre est voisin de Québec (Lévis). Une situation toute semblable existe en Ontario. Le déclin le plus caractérisé, en fait de travailleurs de la production, a été observé dans le comté de York, dont la région métropolitaine de Toronto fait partie. Quant aux cinq comtés affichant les gains les plus marqués, deux sont en quelque sorte des extensions de Toronto (Peel et Halton) et deux sont limitrophes d'Hamilton (Lincoln et Waterloo). La ville de Windsor entre dans le comté d'Essex.

Pas plus en Ontario que dans le Québec, nous n'avons affaire à un secteur industriel assujéti aux ressources du cru, mais bien à des villes exerçant une primauté incontestée. L'île de Montréal totalisait à elle seule, en 1961, environ 52 p. 100 de l'emploi ménagé par l'industrie québécoise; et le comté de York figurait pour 33 p. 100 dans celui dispensé par l'industrie ontarienne.

Plusieurs conclusions d'un grand intérêt découlent de cette analyse. Il est clair que l'emploi émanant de l'industrie de fabrication est en train d'essaimer, sous nos yeux, des grandes villes et des zones métropolitaines. Mais ce n'est pas un phénomène nouveau. Il y a longtemps déjà que l'industrie s'éloigne du centre de la ville vers les faubourgs. Ce qui, apparemment, est en train de se produire, c'est une accentuation de ce mouvement. Franchissant ainsi les limites suburbaines, l'industrie s'avance vers les villes plus petites et les centres d'importance secondaire. Il faut croire que l'industrie n'est plus aussi dépendante que par le passé des conditions que lui ménageaient les villes et les régions métropolitaines et qu'en tout cas les services qu'elle tient pour absolument essentiels: énergie électrique, liaisons rapides routières, se retrouvent aujourd'hui un peu partout. D'un autre point de vue, cette répartition nouvelle, à laquelle nous assistons, apporte peut-être la preuve que ces déséconomies propres au milieu métropolitain (cherté du terrain, engorgement de la circulation, pollution de l'air, etc.) commencent à peser effectivement sur le marché, incitant l'industrie à prendre ses quartiers là où il est encore possible d'échapper à leur atteinte.

Thompson, en notant le phénomène, ajoute le commentaire suivant:

"Une hypothèse vient aisément à l'esprit, savoir que les grandes zones urbaines ne grandissent qu'à un rythme modéré, parce que dans le même temps où elles s'ouvrent à un nombre toujours plus grand d'industries jeunes, encore au stade de croissance rapide qu'entraîne l'exploitation d'un nouveau marché, elles voient s'éloigner d'elles, de façon constante, un nombre également toujours plus grand d'industries chevronnées à qui elles avaient jusque-là donné asile. De leur côté, les zones urbaines de moindres dimensions, où l'industrie ne revêt pas un caractère aussi élaboré, ont tendance à se développer en faisant une place aux usines et manufactures qui abandonnent les grandes zones à la recherche de salaires, de taxes et de terrain meilleur marché. Encore faut-il, pour cela, que ces industries aient évolué au point de pouvoir se passer, dans leurs opérations, d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée¹."

Il est possible, en effet, que les entreprises manufacturières qui se déplacent vers des centres plus petits soient celles où les opérations sont les plus routinières et les plus normalisées. Au vrai, on ne possède pas de données assez précises pour pouvoir confirmer ou infirmer cette supposition.

Il est clair, de surcroît, que l'industrie n'est pas la seule activité contribuant à l'expansion de la ville. Bien que des zones métropolitaines de l'échelle de Montréal, Toronto ou Halifax n'aient bénéficié du nouvel emploi ménagé par l'industrie que dans une proportion nettement inférieure à celles qu'accusent, dans leur ensemble, les provinces respectives, les populations de ces zones n'en ont pas moins continué d'augmenter, cette fois dans une proportion nettement supérieure aux différentes moyennes provinciales. Les services que produisent ces villes, pour leur compte personnel, comme pour celui de centres manufacturiers situés bien au-delà de leur périphérie, n'ont fait que gagner en nombre et en complexité. Ainsi s'explique l'accroissement de ces villes de première importance sans qu'un accroissement concomitant de l'emploi industriel ait été nécessaire.

¹ Wilbur R. Thompson, "Urban Research and Policy Planning", dans *Urban Research and Policy Planning* (L.F. Schmore et H. Fagin, éditeurs), Sage publications, Californie 1967, pp. 142-143.

Cela nous amène à une dernière remarque. Une bonne part de l'aide dispensée aux zones et régions dans le marasme est allée aux activités industrielles. Les subventions, par exemple, de l'Agence de développement régional ne sont accordées que pour ces mêmes activités. En agissant de la sorte, on s'appuyait sur une vue un peu courte des relations jouant entre l'emploi industriel proprement dit et les emplois dits de production tertiaire et quaternaire. La fabrication passe pour la fonction exportation par excellence et tout emploi émanant d'elle est censé donner naissance, comme si quelque multiplicateur entraînait en action, à un emploi additionnel dans le secteur des services. Le vrai moyen, par conséquent, de venir à bout du faible emploi de certaines zones consistait à renforcer l'entrée en jeu des possibilités d'emploi dans l'industrie qui, à leur tour, et sans intervention complémentaire, déclencheraient une recrudescence de l'emploi dans le secteur des services. Dans un contexte national, cette façon de voir ne laisse peut-être pas d'être exacte, mais sur le plan local ou régional elle ne tient pas assez compte d'un facteur important, à savoir que le secteur des services est exposé à souffrir une déperdition. Il arrive, en effet, que les services requis par les entreprises comme par leurs employés, au lieu d'être produits sur place, viennent de quelque centre éloigné. Parce que l'emploi dans la fabrication a marqué des points dans le comté de Pictou, en Nouvelle-Écosse, cela ne veut nullement dire que tous les services attendants vont être produits dans le périmètre même du comté. Dans bien des cas, ils viendront d'Halifax ou même de Montréal ou de Toronto. Que des centres comme Halifax, Fredericton et Saint-Jean (N.-B.) n'aient pas trouvé place parmi les comtés gagnants n'est donc pas aussi grave qu'on pourrait être porté à le croire. Ils étaient censés s'approprier (et c'est probablement ce qui est arrivé) une part importante des services, même si les emplois offerts par l'industrie n'ont pas porté sur leur région métropolitaine respective. Le développement, partout au Canada, des grandes zones métropolitaines, bien que leur part dans la distribution de la main-d'oeuvre industrielle aille s'amenuisant, est la preuve tangible que la fonction des services ne cesse de s'étendre. De fait, cette fonction est devenue le facteur premier d'exportation de toutes les zones métropolitaines d'importance et le composant le plus actif de leur base économique.

La partie finale de ce chapitre étudie la structure industrielle des grandes villes de la région atlantique; mais avant d'examiner ces villes, une à une, il n'est pas inutile d'indiquer les différences qui, sur le plan de cette même structure industrielle, s'exercent, premièrement, entre le Canada et la région et, en second lieu, entre les quatre provinces. La répartition industrielle de la population active est montrée au tableau II-4, cependant que les industries accusant un accroissement net de leurs effectifs dans l'intervalle 1951-1961 sont rangées au tableau II-5. On voit clairement, dans ce dernier tableau, la part prépondérante que les industries de services ont réussi à prendre dans l'emploi dispensé au Canada. On y décelé également l'importance des services visant "la collectivité, les affaires et les individus eux-mêmes", où l'on retrouve précisément les genres d'emplois que les grands centres urbains sont censés fournir. Dans la région atlantique, les services "communauté, commerces, individus" sont encore la source d'emploi la plus importante, même si le grand nombre d'emplois ménagés par le secteur "défense" fait contraste avec ce qui se passe au Canada, pris dans son ensemble, dans ce même secteur. L'emploi du type "fabrication" a décliné en fait dans la région, pendant la période soumise à l'examen; d'autre part, les tranches d'emplois nouveaux à mettre au compte des rubriques "transport", "commerce" et "finances" demeurent toutes en deçà des gains enregistrés pour l'ensemble du Canada.

TABLEAU II-1

Provinces de l'Atlantique

Augmentation ou diminution, en pourcentage du total provincial "des travailleurs de la production et assimilés", selon les divisions du recensement ou les comtés, entre 1961 et 1966

Division du recensement ou comté		Nombre des travailleurs de la production et assimilés 1966	Changement, en %, dans l'âge de la population totale de la province entre 1961 et 1966	Division du recensement ou comté	Nombre des travailleurs de la production et assimilés 1966	Changement, en %, dans l'âge de la population totale de la province entre 1961 et 1966
Terre-Neuve						
CD #7	("Bonavista")	531	+ 2.38	Kings	514	+ 15.07
#3	("S. Coast")	984	+ 2.06	Prince	610	+ 6.13
#2	("Notre-Dame")	258	+ 1.65	Queens	523	- 21.19
#9 & 10	("Burin")	994	+ 1.11			
#4	("St. Barbe/Lab.")	142	+ .70			
#1	("St. Georges")	7	- .15			
#5 & 6	("Avalon")	3,224	- 2.59			
	("Humber/Intérieur")	3,235	- 5.17			
Nouveau-Brunswick						
Carleton		938	+ 1.60	Pictou	3,621	+ 5.91
Westmorland		2,762	+ 1.41	Lunenburg	1,689	+ .87
Madawaska/Victoria		1,648	+ 1.34	Inverness/Richmond	810	+ .82
Restigouche		1,945	+ .37	Digby	795	+ .41
Gloucester		1,890	+ .17	Annapolis	494	+ .36
Kent/Albert		499	+ .10	Cumberland	1,317	+ .01
Queens		208	+ .01	Victoria	10	-
Kings		391	- .01	Queen's/Shelburne	1,851	- .03
Sunbury/York		1,549	- .07	Kings	866	- .20
Northumberland		1,054	- .15	Antigonish/Guysborough	563	- .38
Charlotte		1,527	- .83	Colchester	1,659	- .50
Saint-Jean		5,095	- 3.92	Yarmouth	889	- .92
				Hants	1,094	- .98
				Cap-Breton	4,327	- 1.89
				Halifax	6,035	- 3.45
Île-du-Prince-Édouard						
Nouvelle-Écosse						

Source: BFS 31-209 (1964) tableau 13

31-209 - P-2 (1966)

TABLEAU II-2

Province de Québec

Augmentation ou diminution, en pourcentage du total provincial "des travailleurs de la production et assimilés", par comtés, entre 1961 et 1966

Comtés et nombre d'après la carte 4	Nombre des travailleurs de la production et assimilés 1966	Changement, en %, dans l'âge de la population totale de la province entre 1961 et 1966		Comtés et nombre d'après la carte 4	Nombre des travailleurs de la production et assimilés 1966	Changement, en %, dans l'âge de la population totale de la province entre 1961 et 1966	
		1961 et 1966	entre			1961 et 1966	entre
Chambly	11	8,264	+ .67	Huntingdon	27	857	+ .03
Terrebonne	71	7,814	+ .44	L'Islet	37	966	+ .03
Richelieu	56	5,379	+ .38	Nicolet	51	1,012	+ .03
Levis	36	4,399	+ .32	Beauce	5	3,577	+ .02
Île Jésus	48	1,963	+ .23	Brome	10	471	+ .02
Missisquoi	43	3,970	+ .19	Dorchester	19	611	+ .02
Laprairie	34	2,422	+ .18	Iberville	28	379	+ .02
Verchères	73	2,186	+ .17	Saguenay	60	2,169	+ .02
Shefford	61	7,739	+ .16	Témiscamingue	68	1,817	+ .02
Saint-Jean	66	5,326	+ .16	Bellechasse	7	371	+ .01
Bonaventure	9	871	+ .14	Charlevoix-E.	0.13	675	+ .01
Abitibi	1	1,611	+ .12	Berthier	8	1,538	-
Montmagny	45	2,035	+ .11	Châteauguay	15	608	-
Beauharnois	6	4,981	+ .10	Îles-de-la-Madeleine	24	481	-
Deux-Montagnes	18	704	+ .10	Labelle	31	566	-
Rouville	59	2,047	+ .10	Lac-Saint-Jean	0.33	1,504	-
Compton	17	1,601	+ .07	Matane	40	498	-
Maskinongé	39	1,840	+ .07	Napierville	50	393	-
Arthabaska	3	4,630	+ .06	Argenteuil	2	2,956	- .01
Kamouraska	30	567	+ .06	Gaspé-O.	23	326	- .01
Mégantic	42	1,872	+ .06	Rimouski	58	959	- .01
Frontenac	21	1,468	+ .05	Soulanges	63	96	- .01
Bagot	4	2,169	+ .04	Yamaska	75	361	- .01
Gatineau	26	513	+ .04	Champlain	12	7,125	- .02
Gaspé-E.	22	999	+ .03	Matapédia	41	209	- .02
Pontiac	53	266	- .02	Saint-Hyacinthe	65	5,161	- .05
Rivière-du-Loup	70	464	- .02	Drummond	20	5,621	- .06
L'Assomption	35	1,456	- .03	Vaudreuil	72	409	- .06
Lothbière	38	802	- .03	Montmorency 1 & 2	46	560	- .07
Témiscouata	69	377	- .03	Richmond	57	3,127	- .09
Wolfe	74	491	- .03	Portneuf	54	2,292	- .16
Joliette	29	3,043	- .04	Chicoutimi	16	7,956	- .20
Lac-Saint-Jean	32	2,033	- .04	Saint-Maurice	67	12,002	- .22
Montcalm	44	257	- .04	Stanstead	64	3,404	- .33
Sherbrooke	62	7,319	- .04	Québec	55	13,984	- .80
Hull	25	4,928	- .05	Île-de-Montréal	49	182,992	- 2.02
Papineau	52	1,611	-				

Source: BFS 31-209 (1964) tableau 13

31-209 - P-2 (1966)

TABLEAU II-3

Province d'Ontario

Augmentation ou diminution, en pourcentage du total provincial "des travailleurs de la production et assimilés", par comtés, entre 1961 et 1966

Comtés et nombre d'après la carte 4	Nombre des travailleurs de la production et assimilés 1966	Changement, en %, dans l'âge de la population totale de la province entre 1961 et 1966		Comtés et nombre d'après la carte 4	Nombre des travailleurs de la production et assimilés 1966	Changement, en % dans l'âge de la population totale de la province entre 1961 et 1966
Peel	37	20,869	+ 1.42	Grey	17	4,537
Essex	13	30,331	+ .88	Leeds	16	3,354
Halton	20	14,954	+ .47	Russell	41	116
Waterloo	50	34,370	+ .33	Huron	22	1,790
Lincoln	28	14,907	+ .22	Parry Sound	36	662
Brant	2	12,056	+ .21	Timiskaming	48	997
Oxford	35	7,937	+ .20	Muskoka	31	395
Ontario	34	21,247	+ .12	Thunder Bay	47	7,427
Perth	38	6,306	+ .11	Lanark	26	2,597
Elgin	12	3,750	+ .09	Wentworth	53	52,075
Dufferin	6	628	+ .07	Bruce	3	1,905
Simcoe	45	8,676	+ .05	Durham	10	2,073
Grenville	15	2,846	+ .04	Victoria	49	1,642
Stormont	8	5,545	+ .04	Cochrane	5	3,643
Haldimand	18	2,432	+ .03	Nipissing	32	2,312
Renfrew	44	4,448	+ .03	Kenora	23	2,945
Dundas	7	1,096	+ .02	Lambton	25	7,266
Glengarry	9	674	+ .01	Algoma	1	9,662
Lennox	27	1,451	+ .01	Frontenac	14	4,930
Norfolk	33	2,576	+ .01	Hastings	21	6,839
Peterborough	39	7,005	+ .01	Kent	24	7,823
Wellington	52	9,132	+ .01	Middlesex	30	16,922
Haliburton	19	208	-	Carleton	4	7,816
Manitoulin	29	22	-	Welland	51	29,641
Northumberland	11	2,235	-	Sudbury	46	8,907
Prince Edward	42	789	-	York	54	181,602
Prescott	40	1,191	-			

Source: BFS 31-209 (1964) tableau 13

31-209 - P-2 (1966)

TABLEAU II-4

Principales divisions industrielles de la population active,
Canada et provinces de l'Atlantique, 1951 et 1961 (pourcentage)

	Canada		T.-N.		Î.-P.-É.		N.-É.		N.-B.	
	1951	1961	1951	1961	1951	1961	1951	1961	1951	1961
Toutes industries (nombre)	5,276,639	6,485,583	106,411	122,880	34,050	35,451	220,585	245,746	168,762	184,982
Agriculture	15.6	10.1	3.3	2.7	38.1	28.9	10.6	7.6	15.8	9.5
Sylviculture	2.4	1.7	9.9	5.6	0.8	0.4	2.7	1.7	9.5	5.7
Pêche et piégeage	1.0	0.7	17.3	14.0	4.8	6.6	4.4	4.4	2.6	2.8
Mines, carrières, etc.	2.0	1.8	3.4	3.5	0.0	0.0	7.0	4.1	0.7	0.9
Fabrication	24.7	21.6	13.1	9.9	8.9	8.5	15.8	13.9	17.4	15.4
Construction	6.0	6.6	5.1	7.8	4.8	6.2	6.4	6.3	5.2	5.9
Transport, etc.	9.4	9.3	12.0	12.4	7.5	7.8	10.7	10.2	12.0	11.7
Commerce	14.1	15.3	13.8	15.4	12.2	13.5	14.2	15.0	13.9	15.8
Finances, etc.	2.7	3.5	0.6	1.2	1.2	1.6	1.6	2.3	1.6	2.1
Services communautaires, etc.	15.0	19.4	11.5	14.4	13.6	16.0	14.8	18.3	14.7	18.7
Administration publique et défense	5.7	7.4	8.7	10.2	6.6	8.4	10.1	15.0	4.9	9.4
Autres	1.3	2.4	1.3	2.8	1.3	2.0	1.6	1.7	1.8	2.1
Total "tertiaires" ¹	46.9	54.9	46.6	53.6	41.1	47.3	51.4	60.8	47.1	57.7

¹ Comprend: transport, etc.; commerce; finances, etc.; services communautaires; administration publique et défense.

Source: 1951 - BFS 94-551 (1961) - Tableau 12

1961 - Tableaux spéciaux du BFS. La division des professions rurales apportée à l'origine dans le recensement de 1961 était sous-estimée.

TABLEAU II-5

Industries montrant un accroissement net positif de la
population active, Canada et région atlantique, 1951 à 1961

<i>Groupes industriels</i>	<i>Accroissement absolu (net)</i>		<i>% du total de l'accroissement net</i>	
	<i>Canada</i>	<i>Région atlantique</i>	<i>Canada</i>	<i>Région atlantique</i>
Pêche et piégeage	-	1,356	-	1.4
Mines, etc.	15,861	-	1.1	-
Fabrication	102,950	-	7.3	-
Construction	111,379	8,237	7.9	8.6
Transports et services publics	102,765	5,557	7.3	5.8
Commerce	244,388	16,071	17.4	16.8
Finances, etc.	84,852	4,249	6.1	4.4
Communauté, etc.				
Services	470,061	28,542	33.5	29.8
Administration publique	108,068	7,079	7.7	7.4
Défense	70,213	20,760	5.0	21.7
Autres	90,822	3,787	6.5	4.0
Total	1,401,359	95,638	99.8	99.9

Source: Voir tableau II-4.

On aurait tort de s'imaginer que l'emploi émanant du secteur de la défense est par nature improductif. Il reste qu'il n'a que peu de contacts avec les services finances et assurances. Aussi n'est-il, à tout prendre, dans les recherches touchant la croissance urbaine en général et, singulièrement, la croissance des centres urbains, qu'un instrument assez médiocre. La seule grande base qui soit venue faire corps, dans la région, avec un centre important, est la base navale d'Halifax. Et si elle est là, ce n'est pas à cause des attraits que comporte la région métropolitaine, mais bien en dépit d'eux.

Résumons-nous. Les villes des provinces de l'Atlantique n'appartenaient pas à une région où l'accroissement de l'emploi industriel put servir de base solide à leur développement, mais, dans l'ensemble du Canada, l'emploi dans les entreprises de fabrication n'est entré que pour une petite part dans l'augmentation globale de l'emploi. En outre, malgré la poussée enregistrée dans leur secteur tertiaire, les provinces de l'Atlantique ne se sont pas encore hissées au niveau général canadien des secteurs "finances, assurances, biens immobiliers" et "communauté, affaires, services touchant les individus". Aussi, tout laisse supposer que le secteur tertiaire, déjà en pointe, et le secteur quaternaire seront au plus haut degré la cause déterminante de l'accroissement des villes dans le futur.

De même qu'il y a des différences dans la structure de l'emploi entre la région et la nation, il y a aussi d'importants écarts dans les villes que rassemble la région. A la seule fin de montrer quelques-uns de ces écarts, un index de spécialisation (tableau II-6) a été élaboré en utilisant les données recueillies en

1951 et 1961 pour les centres qui, en 1966, comptaient plus de 5,000 habitants. L'index a été bâti selon la formule de Webb: -

$$S.I. = \sum_{i=1}^{15} \left(\frac{P}{M_p} \times P \right) \div 100$$

S.I. est mis pour index de spécialisation, P, pour le pourcentage d'emploi dans une catégorie donnée d'emplois et M_p , pour le pourcentage des emplois dans tous les centres pour chacune des 15 catégories¹. Un centre qui ferait état, dans la série complète, d'un pourcentage moyen se verrait coté 1.00 par l'index de spécialisation, par conséquent, plus la cote figurant à l'index se rapproche de 1.00, plus le degré de spécialisation est faible. Les données utilisées pour l'élaboration de l'index concernaient toutes les villes de plus de 2,000 habitants, mais il n'y a que les villes dont la population dépasse 5,000 âmes qui ont trouvé place dans le tableau II-6. Fait figure de fonction dominante (catégorie emploi) celle dont la cote à l'index s'écarte le plus (positivement s'entend) de la moyenne assumée par cette même fonction dans l'ensemble des provinces de l'Atlantique. Ce n'est pas nécessairement la catégorie accusant la plus forte proportion de la population active. Somme toute, l'index de spécialisation auquel on a eu recours est un exemple en soi de jugements de valeur s'appuyant sur "une base économique"². On a classé les villes, dans le tableau, en mentionnant l'industrie où elles comptent une représentation de la population active exceptionnellement nombreuse. On touche là, sans doute, dans chaque cas, le secteur où la ville exporte, au-delà de ses limites propres, une partie de sa production (marchandises ou services).

On peut dire de plusieurs centres qu'ils s'activent autour d'une industrie pour ainsi dire unique: Oromocto (plus exactement camp Gagetown), les villes minières du Cap-Breton: New Waterford, Glace Bay, Sydney Mines, ainsi que Channel-Port-aux-Basques, terminus d'un bac transbordeur. La spécialisation de ces villes s'est accusée dans l'intervalle 1951-1961. Quant au sort des villes comme Wabana, Stephenville et Springhill, il montre assez les dangers qu'entraîne avec elle une spécialisation dans un secteur en déclin.

En règle générale, au cours des dix années prises en considération, les spécialisations existantes ont plutôt perdu de leur force. Les informations dont on dispose pour 1951 et 1961 portent sur 31 villes et, exception faite des cinq centres hautement spécialisés mentionnés plus haut, la spécialisation de vingt-deux autres s'est affaiblie et cinq villes seulement ont consolidé la leur. En fait, très peu d'agglomérations ont changé de "fonction dominante" pendant la décennie en question. Saint-Jean (N.-B.) est passé au secteur "fabrication" avec une certaine baisse dans l'importance relative de sa fonction portuaire et une hausse, au contraire, dans le traitement des produits forestiers. Campbellton se voit portée sur les "services communautaires", sa fonction ferroviaire baissant de régime. En Nouvelle-Écosse,

¹ Ces catégories sont les suivantes: agriculture, sylviculture, pêche, extraction minière, fabrication, construction, transport, commerce en gros, commerce de détail, finances, etc., services publics, services communautaires, services gouvernementaux, services personnels, services commerciaux.

² A.M. Sinclair utilise la même méthode dans *The Economic Base of the Halifax Metropolitan Area and Some Implications of Recent Population Forecast*, Institut des affaires publiques, Université Dalhousie, Halifax, 1961.

TABLEAU II-6

Index des spécialités et fonctions dominantes en 1951 et 1961 pour les centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants (1966)

<i>Popu- lation</i>	<i>Centre</i>	<i>1951 Index fonction</i>		<i>1961 Index fonction</i>	
30,000 et plus	Dartmouth	1.57	Services gouv.	1.70	Services gouv.
	Halifax	1.73	Services gouv.	1.48	Services gouv.
	Sydney	1.35	Fabrication	1.25	Fabrication
	Moncton	1.21	Transport	1.22	Transport
	Saint-Jean (N.-B.)	1.23	Transport	1.15	Fabrication
	Saint-Jean (T.-N.)	1.28	Services gouv.	1.15	Services gouv.
10,000 -	Oromocto	S.O.	S.O.	7.65	Services gouv.
29,999	New Waterford	5.53	Extraction minière	7.59	Extraction minière
	Glace Bay	3.22	Extraction minière	3.75	Extraction minière
	Fredericton	1.41	Services gouv.	1.28	Services gouv.
	Amherst	1.32	Fabrication	1.26	Fabrication
	Corner Brook	1.49	Fabrication	1.22	Fabrication
	Lancaster	1.29	Transport	1.21	Services communautaires
	Edmundston	1.21	Fabrication	1.16	Fabrication
	Truro	1.23	Fabrication	1.16	Fabrication
	Charlottetown	1.31	Services communautaires	1.12	Services communautaires
5,000 - 9,999	Sydney Mines	2.92	Extraction minière	3.91	Extraction minière
	Channel-Port- aux-Basques	2.60	Transport	3.46	Transport
	Stephenville	4.84	Services gouv.	2.60	Services gouv.
	Gander	3.59	Transport	2.25	Services gouv.
	Dalhousie	1.84	Fabrication	1.88	Fabrication
	Chatham	1.51	Services gouv.	1.87	Services gouv.
	Grand Falls	2.31	Fabrication	1.80	Fabrication
	Sydney N.	1.17	Fabrication	1.48	Transport
	Windsor (T.-N.)	1.66	Fabrication	1.39	Fabrication
	Kentville	1.49	Services communautaires	1.25	Commerce/détail
	Campbellton	1.26	Transport	1.23	Services communautaires
	Stellarton	2.07	Extraction minière	1.22	Fabrication
	Yarmouth	1.18	Fabrication	1.22	Fabrication
	Bathurst	1.31	Fabrication	1.20	Fabrication
	Summerside	1.30	Commerce/détail	1.20	Services gouv.
	Newcastle	1.13	Fabrication	1.12	Fabrication
	New Glasgow	1.19	Fabrication	1.11	Fabrication
	Wabana	S.O.	Extraction minière?	S.O.	Extraction minière?
	Springhill	4.90	Extraction minière	S.O.	S.O.

Source: Textes inédits du BFS.

NOTA: Voir à l'appendice A le pourcentage de la population active employée dans les diverses catégories.

Springhill, qu'une catastrophe est venue frapper, perd sa fonction dominante "extraction minière", cependant qu'à Kentville la fonction "commerce-détail" s'accuse et que Stellarton marque des points dans le secteur "fabrication". Pour ce qui est de Gander, on peut se demander si l'évolution n'est pas le fait des changements de définition. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, l'importance relative que peut avoir une base aérienne se montre à Summerside dont la "fonction dominante" n'est plus "commerce-détail", mais bien "services gouvernementaux".

Il est évident que, parmi les grandes villes des provinces de l'Atlantique, plusieurs sont très spécialisées. Comme pour ces nouveaux établissements examinés tantôt, la cause en est à cette orientation pour ainsi dire forcée que ces villes tirent de leurs ressources. A en croire les théories énoncées antérieurement, la croissance aurait dû engendrer une certaine diversité; mais rien de semblable ne s'est produit. La dimension des villes en cause ne laisse pas présager un effet très marqué du phénomène "cliquetage".

Une particularité regrettable inhérente aux villes industrielles hautement spécialisées est qu'elles ménagent un emploi aux hommes ou aux femmes, mais non à celles-ci et à ceux-là. Pour montrer les variations qu'entraîne localement ce résultat de la spécialisation, on a calculé les rapports d'activité de la population en général et de la force ouvrière (tableau II-7), compte tenu aussi bien des facteurs culturels que de la spécialisation industrielle.

Il n'y a que huit centres de la région qui fassent état de rapports plus élevés que pour l'ensemble du Canada. Les structures propres à la population (âge et sexe) sont, certes, pour quelque chose dans cette situation, mais ce qui importe surtout, ce sont les occasions qui s'offrent aux femmes de rallier la population active. Par bonheur, les capitales provinciales sont en mesure de leur en offrir de très nombreuses. Par définition, il y a dans les capitales des emplois de bureau et, comme les capitales dispensent en général des services, elles fournissent d'autres possibilités d'emploi, à commencer par les hôpitaux. Par contre, il y a les villes minières qui, normalement, n'offrent que très peu d'emplois aux femmes. En général, les petites villes (moins de 5,000 âmes) ont un rapport d'activité de la population très faible, ce qui contribue à abaisser les niveaux de revenus par tête de la région. Ainsi donc, parce que les offres d'emploi dans les petites villes sont mal équilibrées et qu'une partie relativement importante de la population de la région se trouve à vivre dans ces petites villes, on a là deux facteurs qui expliquent les inégalités du revenu régional.

TABLEAU II-7

Rapports d'activité de la population en 1961 pour les centres
érigés en corporations de plus de 5,000 habitants (1966)

<i>Terre-Neuve</i>		<i>Île-du-Prince-Édouard</i>		<i>Nouvelle-Écosse</i>		<i>Nouveau-Brunswick</i>	
	%		%		%		%
				Halifax	45.1	Fredericton	41.0
				Truro	37.6		
				Kentville	37.3	Saint-Jean	36.9
		Charlottetown	36.6			Moncton	36.8
		Summerside	36.3			Oromocto	35.3
Saint-Jean	34.5			Amherst	34.7	Bathurst	34.8
				Dartmouth	34.4		
				Yarmouth	33.4		
				Sydney	33.2		
						Campbellton	32.8
Grand Falls	31.6					Lancaster	31.5
						Edmundston	31.4
Gander	31.0					Chatham	31.2
				New Glasgow	30.7	Dalhousie	30.1
						Newcastle	30.0
Stephenville	29.3			Glace Bay	28.7		
Corner Brook	29.0			North Sydney	28.4		
				Stellarton	27.4		
Channel-Port-				New Waterford	27.1		
aux-Basques	26.9			Sydney Mines	26.6		
Windsor	22.6						
Wabana	22.1			Springhill	22.0		
Moyenne province	22.6	Moyenne province	32.6	Moyenne province	32.1	Moyenne province	29.8
Canada	35.5						

Source: Appendice A.

CHAPITRE III

CENTRES COMMERCIAUX ET ZONES COMMERCIALES

Dans le chapitre précédent, nous avons parlé de diverses méthodes et théories servant à examiner et à expliquer la croissance urbaine. Nous avons remarqué, en particulier, que les concepts ayant trait à la hiérarchisation et aux seuils fonctionnels des villes étaient d'un grand secours pratique pour décrire un système de centres urbains. Dans le présent chapitre, nous nous efforcerons de classer les centres commerciaux définis en tant qu'établissements visités à intervalles plus ou moins réguliers par une clientèle en quête de marchandises ou de services variés. On utilisera, pour ce faire, la méthode qu'ont développée aux États-Unis J.R. Borchert et R.B. Adams dans le nord de l'Ouest central¹ et que G. Hodge et J.D. Paris ont également utilisée dans l'Île-du-Prince-Édouard².

La place, disons hiérarchique, que détient un centre se mesure à l'importance de la population qu'il sert (dans le périmètre de la ville ou, le plus souvent, compte tenu d'un certain arrière-pays), ainsi qu'à quelques autres facteurs, comme le niveau de vie et les goûts de la clientèle. Partout dans les provinces de l'Atlantique, il y a des petits centres offrant un choix limité de denrées ou de services d'usage courant, en même temps que certaines spécialités relativement peu nombreuses. La classification mise en oeuvre est basée sur la variété des articles que chaque centre met à la portée du consommateur. On peut voir au tableau III-1 les critères qui sont entrés en jeu. Ont servi de sources d'information dans chaque cas: le répertoire *Dun and Bradstreet*, les données sur la main-d'oeuvre canadienne et les annuaires de téléphone. Hodge et Paris ont cependant mené à bien leur travail dans l'Île-du-Prince-Édouard sans recourir à autre chose qu'au répertoire *Dun and Bradstreet*, s'en tenant ainsi à la méthode Hodge appliquée dans les Prairies³. Le grand avantage du procédé est que la classification ainsi obtenue permet d'établir des séries chronologiques. En vue de contrôler le degré de précision que comporte *Dun and Bradstreet* en matière de classification, on a fait, conjointement avec le ministère des Affaires municipales de la Nouvelle-Écosse, une série d'essais dans la vallée d'Annapolis. Il a fallu reconnaître que les seules données de *Dun and Bradstreet* ne permettaient guère d'identifier tout ce que la vallée d'Annapolis était en mesure d'offrir⁴. Malheureusement, tous les centres

¹ J.R. Borchert et R.B. Adams, *Trade Centres and Trade Areas of the Upper Midwest, Urban Economic Study*, Université du Minnesota, 1963.

² G. Hodge et J.D. Paris, *The System of Central Places in Prince Edward Island, Acres Research and Planning*, Toronto 1967.

³ G. Hodge, *The Prediction of Trade Centre Viability in the Great Plains, Reg. Sci. Assoc. Papers*, 1965.

⁴ M.H. Yeates et P.E. Lloyd ont été également amenés à conclure que *Dun and Bradstreet* seul ne permet pas davantage une classification des villes de la baie Georgienne (communication personnelle).

TABLEAU III-1

Genres de centres commerciaux définis selon le genre d'affaires

						<p>GENRE D'AFFAIRES</p> <p>Fournitures (automobile) Pétrole en vrac Produits chimiques, peintures Tissus nouveautés, ornement, parure Produits électriques Épiceries Quincaillerie Machines industrielles, agricoles Plomberie, chauffage Professionnels, équipement et services Papier Tabac, bière Médicaments Bois, construction</p> <p>Antiquités Magasin d'appareils photo Vêtements pour enfants Fleuriste Magasin de musique Studio photographique Peinture, vitres, tapisserie Fournitures, plomberie et chauffage Magasin de radios et de télévisions Papeterie Pneus, accumulateurs, accessoires Accessoires pour femmes</p> <p>Magasin de chaussures (tous genres) Fournitures fermes et jardins Bois, construction, matériaux Motel-hôtel Bijouterie Salon mortuaire</p> <p>Appareils ménagers ou meubles Blanchisserie Vêtements: hommes, garçons, femmes</p> <p>Garage, vente (automobiles) Magasin de variétés Viande, poisson, fruits Magasin général Banque Quincaillerie Restauration</p> <p>Stations-service (essence) Épicerie</p>
			4-8 du groupe	9 ou plus du groupe	10-13 du groupe	
		4 du groupe			Tous	
	4 du groupe	Tous	Tous	Tous		
Tous	Tous					

Hameau

Services de première
nécessitéMarchandises d'usage
courantCentres d'achats
partielsCentres d'achats
completsCentres secondaires
d'achats (gros-détail)Centres importants
d'achats (gros-détail)Source: Adapté de: Borchert et
Adams, *op. cit.*, p. 4.

occupaient la même place dans la hiérarchie et ils se situaient trop bas dans l'échelle. On a découvert, en échange, que, dans l'Île-du-Prince-Édouard, *Dun and Bradstreet* suffit à marquer le rang dans la hiérarchie, à défaut du niveau exact. Hodge et Paris ont-ils eu simplement la main heureuse dans l'Île-du-Prince-Édouard, ou est-ce là un aspect propre à l'économie rurale sur laquelle portaient leurs observations? La chose n'est pas tirée au clair. Il a donc été décidé qu'on abandonnerait, pour la présente étude, les avantages pouvant résulter d'une série chronologique en faveur d'une plus grande précision pour ce qui est du rang hiérarchique. En fin de compte, de légères mises au point ont dû être apportées à la méthode Borchert-Adams pour la bonne raison que des services relativement communs dans le nord de l'Ouest central (blanchisseries et salons mortuaires, entre autres) sont plus difficiles à trouver dans les provinces de l'Atlantique. Rien empêchait, certes, de concevoir un procédé de classification entièrement nouveau, mais ces procédés ont tellement proliféré ces derniers temps¹ qu'il a paru préférable de s'acheminer vers des résultats qui puissent se comparer à ceux des études nord-américaines antérieures déjà mentionnées.

Ainsi donc, c'est en fonction des possibilités qu'ils offrent à l'acheteur (commerces en gros et de détail) qu'il a été procédé à la classification des établissements des provinces de l'Atlantique. Le but premier de l'opération était de fournir un moyen pratique de comparer tel ou tel élément du secteur service assumé par les villes dans les différentes régions de ces provinces. On trouvera au tableau III-2 la hiérarchie sur laquelle débouche cette classification et, à la carte 5, les emplacements de ces centres avec indication du rang qui est le leur dans cette hiérarchie.

La plus haute catégorie de la classification (centres d'achats importants: gros et détail) existe à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick (2) et en Nouvelle-Écosse (2), mais non dans l'Île-du-Prince-Édouard où l'on ne s'élève pas au-dessus du centre d'achats secondaire: gros et détail. On n'a pas cherché à différencier les niveaux qui peuvent se faire jour à l'intérieur (ou au-dessus) des centres d'achats importants. La position que détient un centre dans la hiérarchie dépend, assurément, de sa population, mais elle dépend à un plus haut degré de la population que le centre se trouve servir dans la zone. En raison même de la physiographie de la région, la dimension de la zone commerciale (en milles carrés) n'a pas grande signification. Aussi, les efforts ont-ils surtout porté sur une estimation réaliste de la population des zones en cause. La zone commerciale varie naturellement selon l'article en question. Il n'y a pas, par exemple, de commune mesure entre la zone commerciale qui, à Halifax, concerne l'épicerie de détail, et celle qui touche, mettons, à des services hospitaliers spécialisés: la première est beaucoup plus restreinte que la seconde. Ce problème, connexe à la nature du produit des zones commerciales est bien connu et on le résout, d'ordinaire, en considérant ces dernières en fonction d'un éventail donné d'articles, ce qui conduit à une zone commerciale moyenne². Cette méthode n'est pas pour donner pleine satisfaction; mais faute, apparemment, de meilleurs moyens, on l'a quand même utilisée dans la présente étude.

¹ Voir, par exemple: W.K.D. Davies, *The Ranking of Service Centres: A Critical Review*, *Instit. of British Geographers, Transactions*, n° 40, déc. 1966.

² Voir, par exemple, R.S. Thoman et M.H. Yeates, *Delimitation of Development Regions in Canada* (où une attention spéciale est accordée aux alentours de la baie Georgienne) - *Report to A.D.A.*, Kingston 1966, pp. 89-90.

TABLEAU III-2

Classification des grands centres commerciaux,
provinces de l'Atlantique, 1967

<i>Genre de centres</i>	<i>Centre</i>	<i>Genre de centres</i>	<i>Centre</i>
<u>Centres d'achats importants</u> (gros et détail)	Halifax, Z.M. ¹ Saint-Jean, Z.M. ² Saint-Jean (T.-N.) ³ Moncton "Sydney" ⁴	<u>Centres d'achats partiels</u>	Annapolis Royal Arichat Bridgetown Carbonear Chester Dalhousie Grand Falls (N.-B.) Kingston Mahone Bay Montague Oromocto Oxford Parrsboro Pictou Port Hawkesbury Shelburne Springhill Stephenville Sussex Tatamagouche
1.		4.	
<u>Centres d'achats secondaires</u> (gros et détail)	Charlottetown Corner Brook Fredericton "New Glasgow" ⁵ Truro Yarmouth		
2.			
<u>Centres d'achats complets</u>	Amherst Antigonish Bathurst Bridgewater Campbellton Chatham Digby Edmundston Gander Grand Falls-Windsor Kentville-Wolfville Liverpool Lunenburg Middleton Newcastle Summerside Windsor (N.-É.) Woodstock	<u>Centres d'articles essentiels</u>	
3.		5.	
		Alberton Andover-Perth Baddeck Bath Bay Roberts Berwick Channel-Port-aux-Basques Chéticamp Clareville Deer Lake Elmsdale Greenwood Hantsport Havre-de-Grâce	Inverness Lewisporte Lockeport Murray River New Germany New Minas O'Leary Petitcodiac Sackville St. Stephen Shediac Shubenacadie Souris Wabana

¹ Y compris Dartmouth.

² Y compris Lancaster.

³ Y compris Mt. Pearl.

⁴ Y compris North Sydney, Glace Bay et New Waterford.

⁵ Y compris Stellarton, Westville et Trenton.

Des zones commerciales ont été établies, pour un certain nombre de produits; puis, en combinant les cartes de quelques-unes de ces zones, on est parvenu à délimiter des zones commerciales à l'échelle régionale. L'information touchant chaque produit en particulier a été le résultat d'une enquête menée dans les foyers des agglomérations éloignées de la région, où l'on s'est enquis auprès des chefs de famille des lieux où d'habitude, ils se procuraient les produits en question. On n'a pas cru bon de s'embarrasser de questions de poids ou de volume, étant donné que dans un très grand nombre d'agglomérations les habitudes ayant trait aux emplettes et provisions sont les mêmes, d'une maison à l'autre. En d'autres termes, le soin de trancher si tel ou tel mode d'achat se chargeait d'une signification quelconque a été laissé à la discrétion de l'enquêteur. Les résultats dus à cette technique d'enquête ont été comparés, dans chaque province, à un échantillon type équivalant à 10 p. 100 dans certaines zones, et l'on a été assuré que l'information basée sur la connaissance locale était bonne. Les données concernant la Nouvelle-Écosse ont été obtenues du ministère des Affaires municipales de cette province, qui a conduit son enquête sur les us et coutumes du consommateur au moyen de questionnaires distribués aux enfants des écoles.

On a dressé ensuite des cartes où apparaissaient les zones commerciales concernant les produits suivants: mobilier, appareils de radio et de télévision, vêtements de choix dits "du dimanche" et voitures neuves. C'est en combinant ces cartes qu'on a obtenu les zones commerciales régionales "moyennes" qui figurent à la carte 6. Les lignes qui ont été portées sur cette carte indiquent la distance la plus longue que la clientèle est disposée à franchir pour se rendre au lieu des achats. Dans quelques zones terre-neuviennes (notamment sur la côte sud) les acheteurs n'ont pas pour habitude de se transporter en personne jusqu'au centre d'approvisionnement; ils s'en tiennent à la poste pour leurs commandes. Ces achats par correspondance, sur catalogue, sont surtout pratiqués dans les régions isolées.

Les zones commerciales régionales sont ensuite venues en surimposition sur une carte où figuraient les limites ayant joué lors des opérations de recensement, ce qui a permis de calculer la population de la zone. Les cartes se rapportant au recensement émanaient de la Division du Recensement du BFS, dont les plus récentes ont trait au recensement de 1961. En conséquence, le chiffre de la population de la zone se rapporte à cette même année 1961, bien que la classification apportée aux centres commerciaux ait trouvé place, elle, en 1967. Les caractéristiques que revêtent les zones commerciales régionales sont reproduites à la carte 4. Les contours indiqués sont tout au plus des approximations et lorsque les zones se chevauchent de façon marquée, comme il appert, par exemple, dans la zone de Port-aux-Basques ou dans la partie sud du comté d'Inverness, au Cap-Breton, c'est que ces zones ne disposent que de centres d'un niveau inférieur au type "centre d'achats complet" ou que les commandes par correspondance, sur catalogue (d'ordinaire à Moncton ou à Halifax) sont d'usage courant.

On a classé, au tableau III-3, les centres commerciaux importants d'après la population des zones commerciales qu'ils desservent. En outre, la population de chaque centre (1961) a été exprimée en pourcentage de la population de la zone commerciale correspondante. Les indications du même tableau révèlent à quel point une ville dispense ses services à la région avoisinante. Il est manifeste qu'il existe un lien entre la classification des villes et la population de la zone à laquelle ces villes fournissent leurs services.

TABLEAU III-3

Centres commerciaux et population des zones commerciales; pourcentage de la population des zones commerciales dans les centres commerciaux, 1961

<i>Genre de centres</i>	<i>Centre</i>	<i>Popula- tion 1961</i>	<i>Popula- tion 1966</i>	<i>Population des zones commercia- les 1961 (estimation)</i>	<i>% de la population des zones commer- ciales dans les centres commerciaux 1961</i>
<u>Centres d'achats importants (gros et détail)</u>	Halifax R.M.	183,946	198,193	244,345	75.2
	Saint-Jean (N.-B.) R.M.	95,563	101,192	148,090	64.5
	Saint-Jean (T.-N.) R.M.	90,838	100,851	244,825	37.1
	Moncton	43,840	45,847	147,150	29.8
	"Sydney" ¹	77,052	74,760	145,416	53.0
<u>Centres d'achats secondaires (gros et détail)</u>	"Charlottetown" ²	21,663	22,905	87,221	24.8
	Corner Brook	25,185	27,116	87,862	28.6
	Fredericton	19,683	22,460	80,417	24.5
	"New Glasgow" ³	22,408	23,056	43,908	51.0
	Truro	12,421	13,007	32,909	37.7
	Yarmouth	8,636	8,319	35,644	24.2
<u>Centres d'achats complets</u>	Amherst	10,788	10,551	37,767	28.5
	Antigonish	4,344	4,856	27,514	15.7
	Bathurst	5,494	15,256 ⁴	39,856	13.9
	Bridgewater	4,497	4,755	27,995	16.0
	Campbellton	9,873	10,175	23,775	41.5
	Chatham	7,109	8,136	23,786	29.9
	Digby	2,308	2,305	13,076	17.6
	Edmundston	12,791	12,517	43,371	29.5
	Gander	5,725	7,183	32,416	17.6
	Grand Falls-Windsor	12,111	14,143	65,281	18.5
	Kentville-Wolfville	7,025	7,709	18,677	37.6
	Liverpool	3,712	3,607	7,710	48.1
	Lunenburg	3,056	3,154	6,858	44.5
	Middleton	1,921	1,765	21,061	9.1
	Newcastle	5,236	5,911	36,311	14.4
	"Summerside" ⁵	9,613	11,461	44,410	21.6
	Windsor (N.-E.)	3,823	3,765	17,642	21.6
	Woodstock	4,305	4,442	43,908	9.8
<u>Centres d'achats partiels</u>	Annapolis Royal	800	805	4,831	16.5
	Arichat	667	S.O.	S.O.	S.O.
	Bridgetown	1,043	1,060	4,269	24.2
	Carbonear	4,234	4,584	35,622	11.8
	Chester	990	S.O.	S.O.	S.O.
	Dalhousie	5,856	6,107	15,107	38.7
	Grand Falls (N.-B.)	3,983	4,158	14,958	26.6
	Kingston	1,210	S.O.	S.O.	S.O.
	Mahone Bay	1,103	1,296	1,103	100.0
	Montague	1,126	1,289	11,214	10.0
	Oromocto	12,170	14,112	14,112	86.2

Voir notes à la fin du tableau.

Tableau III-3 (à suivre)

TABLEAU III-3 (suite)

Genre de centres	Centre	Popula- tion 1961	Popula- tion 1966	Population des zones commercia- les 1961 (estimation)	% de la population des zones commer- ciales dans les centres commerciaux 1961
<u>Centres d'achats partiels</u>	Oxford	1,471	1,426	1,471	100.0
	Parrsboro	1,834	1,835	2,969	61.7
	Pictou	4,534	4,254	6,735	67.3
	Port Hawkesbury	1,346	1,866	17,179	7.8
	Shelburne	2,408	2,654	5,988	40.2
	Springhill	5,836	5,380	S.O.	S.O.
	Stephenville	6,043	5,910	22,330	27.0
	Sussex	3,457	3,607	11,607	29.8
	Tatamagouche	581	S.O.	S.O.	S.O.
<u>Marchan- dises d'usage courant</u>	Alberton	855	796	7,159	11.9
	Andover-Perth	1,757	1,710	5,653	31.1
	Baddeck	825	S.O.	S.O.	S.O.
	Bath	767	671	2,361	32.5
	Bay Roberts	1,328	3,455	12,400	10.7
	Berwick	1,282	1,311	1,282	100.0
	Channel-Port-aux-Basques	4,141	5,692	8,060	51.3
	Chéticamp	1,223	S.O.	S.O.	S.O.
	Clarenville	1,541	1,813	13,745	11.2
	Deer Lake	3,998	4,289	4,291	93.1
	Elmsdale	535	S.O.	S.O.	S.O.
	Greenwood	318	S.O.	S.O.	S.O.
	Hantsport	1,381	1,438	1,381	100.0
	Havre-de-Grâce	2,650	2,811	2,650	100.0
	Inverness	2,109	2,022	2,109	100.0
	Lewisporte	2,702	2,892	22,346	12.9
	Lockeport	1,231	1,284	2,021	60.9
	Murray River	504	522	2,580	19.5
	New Germany	623	S.O.	S.O.	S.O.
	New Minas	831	S.O.	S.O.	S.O.
	O'Leary	755	738	3,612	20.9
	Peticodiac	902	1,038	2,038	44.3
	Sackville	3,038	3,186	6,586	46.1
	St. Stephen	3,380	3,285	15,685	21.5
	Shediac	2,159	2,134	5,634	38.3
	Shubenacadie	808	S.O.	S.O.	S.O.
	Souris	1,537	1,443	4,134	37.2
	Wabana	8,026	7,884	8,026	100.0

¹ "Sydney" inclut Sydney N., Glace Bay et New Waterford.

² "Charlottetown" inclut Parkdale et Sherwood.

³ "New Glasgow" inclut Stellarton, Westville et Trenton.

⁴ Les limites de Bathurst-ville ont changé radicalement entre 1961 et 1966.

⁵ "Summerside" inclut St. Eleanors.

S.O. = sans objet. Pour quelques petites villes, les données disponibles ne se prêtaient en aucune façon à une estimation, même grossière, des zones commerciales.

TABLEAU III-4

Nombre des centres commerciaux (1966) et chiffres des
populations de la zone commerciale (1961), par province

	<i>Terre- Neuve</i>	<i>Île-du- Prince- Édouard</i>	<i>Nouvelle- Écosse</i>	<i>Nouveau- Brunswick</i>	<i>Provinces de l'Atlantique</i>
Population 1966	493,396	108,535	756,039	616,788	1,974,758
<u>Centres d'achats importants (gros et détail)</u>					
Nombre de centres.	1	-	2	2	5
Chiffres des populations de la zone commerciale (milliers)	244.8	-	145.4-244.3	147.1-148.0	145.4-244.8
<u>Centres d'achats secondaires (gros et détail)</u>					
Nombre de centres.	1	1	3	1	6
Chiffres des populations de la zone commerciale (milliers)	87.8	87.2	32.9-35.6	80.4	32.9-87.8
<u>Centres d'achats complets</u>					
Nombre de centres.	2	1	9	6	18
Chiffres des populations de la zone commerciale (milliers)	32.4-65.2	44.4	6.8-37.7	23.7-43.9	6.8-44.4
<u>Centres d'achats partiels</u>					
Nombre de centres.	2	1	13	4	20
Chiffres des populations de la zone commerciale (milliers)	22.3-35.6	11.2	1.1-17.1	11.6-15.1	1.1-35.6
<u>Marchandises d'usage courant</u>					
Nombre de centres.	7	4	11	6	28
Chiffres des populations de la zone commerciale (milliers)	2.6-22.3	2.5-7.1	1.2-2.1	2.0-15.6	1.2-22.3

On compare, au tableau III-4 les chiffres de population qui, dans les quatre provinces de l'Atlantique, sont nécessaires au bon fonctionnement des cinq genres de centres d'achats les plus évolués. Si, partant du centre secondaire gros-détail, on passe successivement aux échelons inférieurs, on constate que, dans chaque cas, c'est la Nouvelle-Écosse qui requiert le chiffre de population relativement le plus bas pour soutenir un niveau donné de centres d'achats. Par contre, c'est Terre-Neuve qui, pour les mêmes catégories, exige le chiffre le plus élevé de population pour ces mêmes commerces. Cette constatation indique probablement le niveau général de développement du système urbain dans les différentes provinces. L'explication la plus plausible d'un tel état de fait est dans le niveau de vie de la population. L'isolement est aussi un facteur important, comme peut-être les goûts¹.

Rivalité entre les zones commerciales

Peu nombreuses sont les zones commerciales qui, sur la carte 6, chevauchent les unes sur les autres; mais là où elles le font, c'est le signe que les centres n'entrent pas en concurrence entre eux (cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de concurrence à l'intérieur d'un centre). De plus, il peut y avoir rivalité entre les centres à l'intérieur des zones commerciales régionales, au détriment, en grande partie, des centres locaux de dimensions plus réduites, mais dont l'importance traditionnelle était avérée. Afin de mieux connaître ce genre de concurrence, on a procédé à une enquête, à l'été de 1967, auprès des commerçants locaux. Comme dans l'enquête faite dans les ménages, dont il a été question plus haut, on a jugé opportun de faire davantage confiance à l'information recueillie sur place qu'à celle découlant d'une investigation statistique fondée sur un échantillonnage. On s'est convaincu qu'un interrogatoire serré des "experts" locaux conduirait à de plus sûrs renseignements (pour tel ou tel produit de consommation) qu'une enquête empruntant la voie postale, notamment dans les régions rurales des provinces de l'Atlantique. Les propriétaires des magasins généraux, dans les zones urbaines ou rurales, se sont donc vus poser une série de questions regardant l'état présent et les perspectives d'avenir de leurs affaires. Les résultats sont consignés ci-dessous d'abord pour ce qui concerne la concurrence qui existe entre les grands centres, ensuite pour ce qui a trait aux rivalités s'exerçant à l'échelon d'une grande zone commerciale.

A Terre-Neuve, le cas le plus notable d'un centre traditionnel aux prises présentement avec une forte concurrence est Lewisporte. En fait, Lewisporte n'avait réellement gagné en importance (aux dépens de Twillingate) qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale². Grand Falls et Gander sont tous deux en voie de développement et s'emparent de services qui jusqu'ici revenaient à Lewisporte (et à Saint-Jean) grâce aux améliorations apportées au réseau routier et parce que le système de transbordement côtier est en train de péricliter.

¹ D'aucuns voudraient que radio et télévision incitent les gens de Terre-Neuve à consommer davantage, en denrées comme en services. Cela n'est pas particulièrement à l'honneur de notre moderne façon de vivre. Voir W.A. Black, *Fishery Utilization, St. Barbe Coast Newfoundland*, étude de l'ARDA 1043, Ottawa 1966, p. 29. De toute façon, en s'inscrivant dans les faits, l'émigration à large échelle apporte la preuve qu'un appel vers un plus haut niveau de vie se fait déjà sentir.

² Le déclin de Lewisporte est également noté par Jane A. Abramson dans *Barriers to Population Mobility: Four Economically Lagging Areas in the Atlantic Provinces and Quebec*, Canadian Centre for Community Studies, Ottawa-Saskatoon, 1968, p. 45.

En Nouvelle-Écosse, la concurrence entre les grands centres connaît un certain équilibre. Néanmoins, le complexe Halifax-Dartmouth a commencé à envahir, le développement routier aidant, les zones commerciales de Truro et Windsor. Lunenburg fait figure d'enclave dans la zone de Bridgewater mais semble assez ferme sur ses positions. Aux confins de la province, Amherst et Moncton se font assurément la concurrence mais on ne peut pas dire, d'après le commerce actuel, qu'aucun des deux centres ne soit une menace véritablement inquiétante pour le commerce de l'autre.

Cela dit, Moncton s'impose de plus en plus, commercialement parlant, au Nouveau-Brunswick et, maintenant que la voie routière qui relie l'agglomération à la région nord a gagné en qualité, elle pousse ses affaires aussi loin que Chatham et Newcastle. Ces deux derniers centres se disputent, de leur côté, les rives de la Miramichi, et il semble que Newcastle soit en passe d'avoir le dessus sur Chatham.

Dans l'Île-du-Prince-Édouard, Summerside et Charlottetown tirent partie de zones régionales distinctes qui ne chevauchent pas l'une sur l'autre en ce qui a trait aux marchandises prises en considération. Charlottetown étant le centre le plus puissant n'en a pas moins étendu son influence jusqu'à quelques milles de Summerside, empiétant même sur la zone commerciale sise à l'est de cette ville. Il est difficile d'imaginer, à ce propos, l'effet que pourrait avoir la construction d'une chaussée reliant l'île à la terre ferme. D'après les marchés existants, il est probable que le changement n'aurait pas grande portée. La population se rendrait peut-être plus volontiers à Moncton (ou à Halifax) pour de gros achats, mais cette propension s'inscrit déjà dans les faits. Par contre, les marchands en gros se dispenseraient sans doute d'entretenir plus avant des dépôts à Charlottetown pour s'en tenir à un système de distribution émanant de Moncton.

Il est clair, toutefois, que des changements marqués touchent les petites localités des provinces de l'Atlantique sur le plan commercial. Trois éléments se conjuguent pour arracher aux centres traditionnels le monopole de fait qu'ils détenaient sur les zones environnantes: une plus grande mobilité chez le consommateur, un revenu moyen plus élevé et de bien meilleures liaisons routières. Quand le consommateur est à même de choisir, il va tout naturellement au centre offrant le plus de possibilités. Des magasins plus nombreux, plus variés aussi, de meilleures ressources sur le plan médical, éducatif ou juridique, comme en matière de loisirs, voilà autant de raisons pour que les grands centres l'emportent en attraction sur les petits, passablement démunis en regard. C'est la raison pour laquelle quelques grandes villes se posent de plus en plus en centres commerciaux et que la majorité des petits centres locaux, voire régionaux, sont condamnés à stagner ou à déperir.

La route transcanadienne, qui traverse les quatre provinces et permet d'accéder rapidement à quelques-uns des grands centres, a évidemment ouvert à ces derniers des zones d'influence plus vastes. En contrepartie, nombre de centres locaux que contourne la route transcanadienne, en sont à peu près réduits, quelque importants qu'ils aient été auparavant, à ne plus fournir que les articles de nécessité courante à leurs résidents qui, aujourd'hui, se déplacent plus aisément vers un grand centre d'achats. Au Nouveau-Brunswick, Fredericton et Moncton sont redevables à l'aménagement de la route transcanadienne et à d'autres aménagements routiers, d'être accessibles de plus loin. Il a suffi de moderniser la voie qui relie Newcastle à Moncton pour que les consommateurs de la première ville prennent le chemin de la seconde. De même, les améliorations que la route Saint-Jean - St. Stephen est en train de recevoir faciliteront l'accès de Saint-Jean à tous les établissements du littoral.

En Nouvelle-Écosse, la route transcanadienne raccorde plusieurs grands centres et se révèle un stimulant pour leurs affaires. Des commerçants d'Amherst, d'Oxford, de Truro, de New Glasgow, d'Antigonish et de Sydney attribuent l'accroissement de leurs ventes au commerce que leur a valu la grande artère. La route nouvelle qui fait le trait d'union entre Halifax et Truro a grossi sensiblement le flux des consommateurs vers Halifax. Comme on l'a noté ailleurs, la zone commerciale d'Halifax est en train de gagner des régions que desservaient à l'origine Truro et Windsor. Les marchands de Windsor ont constaté récemment une certaine baisse dans les affaires en faveur d'Halifax, imputable selon eux au perfectionnement du réseau routier; c'est aussi le cas de maints petits établissements situés à proximité des grandes voies de communication conduisant à Halifax.

Ce sont également les routes nouvelles qui, dans l'Île-du-Prince-Édouard, ont renforcé la prédominance de Charlottetown et Summerside en activant leur négoce, non seulement avec les zones rurales environnantes, mais aussi avec les cinq autres grands centres. Summerside elle-même perd un peu de terrain dans la zone à l'est de la ville où c'est maintenant un jeu pour la clientèle en puissance, que de gagner Charlottetown par la route transcanadienne. L'Île-du-Prince-Édouard souffre beaucoup des restrictions imposées au poids des transports routiers pendant la période de dégel. Au cours de cette période, un regain manifeste s'observe dans les ventes des petits centres locaux. Cela revient à dire que plus on améliorera la qualité du réseau routier, plus vite les centres locaux se verront supplantés par Summerside et Charlottetown.

A Terre-Neuve, la route transcanadienne est, en grande partie, construction nouvelle; au vrai, le réseau routier en entier est de création toute récente. Aussi, les conséquences sur les modes existants d'échanges commerciaux sont-elles particulièrement grandes. Nombreux sont les centres établis de longue date et dont les magasins généraux offraient à la clientèle une large gamme de produits qui, à brève échéance, seront éliminés par de nouveaux centres, où les magasins sont plus variés et rompus aux pratiques modernes de la vente au détail. Ici encore, les grands centres ont l'avantage, au départ, d'être plus attrayants, ce qui contribue à leur croissance, alors que les petits centres périclitent ou se bornent à fournir à la clientèle locale les articles de nécessité courante. A Terre-Neuve, la route transcanadienne s'abouche à huit grands centres qui bénéficient tous d'un volume d'affaires accru. Ce sont: Channel-Port-aux-Basques, Stephenville, Corner Brook, Deer Lake, Grand Falls-Windsor, Gander, Clarendville et Saint-Jean. Deer Lake accuse une baisse au profit de Corner Brook. La grande route contourne Lewisporte. De surcroît, une route est en construction le long du littoral nord, facilitant l'accès de Gander et de Grand Falls, ce qui fait que Lewisporte est non seulement empêché de stimuler le commerce qui lui était propre, mais contraint d'en abandonner une partie à ces deux centres qui la dépassent en importance. Quant aux grands centres de la péninsule Avalon, ils cèdent tous à l'ascendant de Saint-Jean, la clientèle ayant gagné en mobilité.

Rapidement, les habitudes commerciales des provinces de l'Atlantique sont remises en question par les améliorations ménagées au système routier. Dans bien des cas, des voies nouvelles mettent les grands centres à la portée facile de la population, là où auparavant la chose eut été impossible. Il n'y a, en fait, qu'un petit nombre de grands centres qui tirent avantage de cette situation. Et plus ces grands centres deviennent accessibles, plus les régions écartées échappent à la dépendance des centres locaux. Il convient aussi de dire que le redressement général des niveaux de vie est une possibilité en plus, en même temps qu'une incitation à aller plus loin, si les achats ne s'en font que mieux. Il est souvent difficile de faire le partage entre ce qui est dû à l'amélioration des transports et ce qui est dû à un meilleur niveau de vie; ce qui compte, c'est que les deux facteurs travaillent à consolider l'hégémonie des grands centres commerciaux. On verra plus en détail, dans les chapitres à venir, les conséquences que comportent ces tendances dans la dynamique des centres en voie de croissance.

Zones isolées

Sont rangées assez arbitrairement sous cette définition, à la carte 7, les zones qui sont à plus de trente milles (par voie routière) des grands centres d'achats. Il eut été facile de recourir à des critères d'isolement plus spécifiques, par exemple, la distance à couvrir pour trouver une école secondaire ou un hôpital, etc.¹; telle quelle cependant, la carte 7 apporte de bonnes indications sur les grandes zones isolées. Par simple comparaison avec la carte 2 (population), on circonscrit les zones où d'importantes fractions de la population vivent dans l'isolement.

Selon les normes en vigueur, les zones spéciales isolées ne revêtent pas grande importance en Nouvelle-Écosse et sont inexistantes dans l'Île-du-Prince-Édouard (du moins quand les déplacements par route sont possibles). Toutefois, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, de grandes régions peuplées sont carrément à l'écart des centres commerciaux. Celles qui, au Nouveau-Brunswick, souffrent le plus d'isolement se situent dans la péninsule nord-est, en de certains endroits du comté de Kent, sur la côte est, et dans les îles voisines de la côte, dans la baie de Fundy. Les deux premières régions ont une forte densité de population et sont reconnues pour être des zones de faible revenu. En fait, le nord-est du Nouveau-Brunswick a été la première région du Canada à bénéficier du Fonds de développement économique rural. Bien que Tracadie ne soit pas tenue pour un grand centre commercial, elle se trouve néanmoins dans une région très largement peuplée, estimée à 20,218 habitants en 1961. Mais la demande est restée si faible, vu l'état actuel des revenus, que le développement éventuel de centres locaux commerciaux s'est trouvé comme noué au départ. Quand des services plus ou moins spécialisés sont nécessaires (ou qu'on peut en faire les frais), force est de se rendre à Bathurst, à Newcastle ou à Moncton, ou de recourir à une commande par voie postale, sur catalogue. Les îles de la côte, dans la baie de Fundy, ne doivent pas leur isolement à la seule distance (ni au facteur temps), mais aussi (en particulier dans le cas de l'île de Grand Manan) au coût élevé que représente tout déplacement vers un grand centre.

La plus grande partie de la zone habitée de Terre-Neuve est franchement isolée. Nombre de petits ports côtiers demeurent sans liaison routière avec les grands centres auxquels ils ne peuvent accéder que par mer. Cela est particulièrement vrai de la côte sud. Dans d'autres régions, le mauvais état des routes, à certaines époques de l'année, suffit à sceller l'isolement d'autres petits ports côtiers. De plus, même avec les aménagements routiers en voie de réalisation, des régions comme la péninsule Burin et la grande péninsule nordique ne peuvent se targuer d'avoir aisément accès à un centre commercial véritablement développé.

Conclusion

Les modalités en vigueur dans le commerce de détail des provinces de l'Atlantique ont été dûment décelées grâce à des enquêtes menées sur place, cependant qu'on étudiait de près et classifiait les grands centres, ouvrant ainsi la voie à d'utiles comparaisons. On a identifié également les changements qui sont en train de trouver place dans les zones commerciales en procédant à un interrogatoire direct des commerçants. D'une manière générale, ce sont les centres de commerce en gros et de

¹ Le Service du développement industriel du ministère des Pêches est en train d'élaborer un tel critère à l'intention de Terre-Neuve.

détail, ainsi que les centres complets d'achats qui, dans chaque province, ont la préférence et se développent au détriment des autres centres, de dimensions plus réduites et moins bien armés pour la concurrence. L'amélioration des moyens de transport fait figure d'élément déterminant dans le changement qui se produit. Des centres locaux, hier encore importants, en sont réduits à ne fournir à leur clientèle que les denrées ou articles de nécessité courante. L'écroulement des petits centres a pris une tournure dramatique dans l'Île-du-Prince-Édouard où, entre 1951 et 1961, vingt-deux centres commerciaux (soit 21 p. 100 du total enregistré en 1951) ont cessé d'exister¹. Il est à présumer que le déclin se fera sentir, au même rythme, pendant la prochaine décennie.

Il reste que dans les zones isolées, le petit magasin général est encore en mesure de répondre aux nécessités essentielles et que, par voie de conséquence, les centres locaux retiennent une bonne part de leur importance première. Dans ces zones isolées, ni les soins médicaux, ni l'éducation en général, ne sont faciles à dispenser à un niveau convenable, vu leur cherté. Aussi, le pouvoir d'attraction des grands centres richement dotés de magasins et assumant une grande variété de fonctions (parmi lesquelles la santé, l'assistance juridique, l'éducation, les loisirs, n'ont garde d'être oubliés) est-il indéniable. Si indéniable que les habitants des zones isolées sont les premiers à déplorer que tant d'avantages leur soient refusés et à souhaiter faire corps avec les centres en pleine expansion.

¹ G. Hodge et J.D. Paris, *op. cit.*, p. 19.

CHAPITRE IV

VOYAGES POUR ALLER AU TRAVAIL

Le déplacement pour aller au travail n'a guère été étudié en dehors des grandes villes. En règle générale, les analyses ont porté sur le déplacement à l'intérieur de la ville et sur les rapports qui peuvent exister entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Ce sont des analyses utiles pour la planification, puisqu'elles touchent de près aux nécessités futures des transports. Cependant, le besoin se fait sentir d'examiner plus avant la nature des migrations quotidiennes qui s'effectuent entre les zones rurales et les villes voisines et les centres d'emplois. Les personnes qui renoncent à vivre d'une petite ferme ou de la pêche sont souvent âgées et cessent effectivement d'appartenir à la population active. D'aucunes partent pour d'autres régions du Canada. On n'en constate pas moins qu'un pourcentage élevé de la population se trouve rangé, avec persistance, dans la catégorie rurale non agricole, ce qui donne à entendre qu'un nombre important de travailleurs continuent à vivre dans les zones rurales d'où ils se rendent au travail à des distances souvent assez longues.

Il est à présumer que partout où la main-d'oeuvre des collectivités rurales se voit astreinte à des déplacements quotidiens, ces localités sont menacées d'être dépossédées de leurs caractères. Ce déclin peut s'accomplir de deux façons: premièrement, si une partie de la population accepte de couvrir 20 milles par jour pour se rendre au travail, on ne voit pas pourquoi elle n'accepterait pas de couvrir la même distance pour vaquer à ses achats, d'où une atteinte directe à la fonction des services de la localité; en second lieu, des liens d'amitié, ou simplement sociaux, se nouent entre les compagnons de travail, ce qui fait que la fonction sociale des petites collectivités va s'atrophiant, les événements locaux étant moins suivis que par le passé. Toutefois, si l'on peut habiter ces localités tout en travaillant au dehors, il n'est donc pas nécessaire d'en sortir pour de bon. Donc, en dépit de leurs changements de nature, les collectivités rurales ne s'arrêtent pas, pour autant, de grandir.

Étant donné le caractère saisonnier et le manque de sécurité de la plupart des emplois disponibles, il est éminemment raisonnable d'avoir à soi une maison dans un district rural (cette maison a pu perdre de sa valeur et être difficile à vendre), et de se plier aux allées et venues qu'imposera le travail, où qu'il s'offre dans le district en question. Entre ces migrations journalières et la migration au plein sens du terme, on observe certaines variantes, comme d'aller vivre en pension, dans les baraquements d'ouvriers, etc. C'est pourquoi l'information qu'apportent les adresses des ouvriers à l'emploi d'une usine donnée demeure sujette à caution. A Terre-Neuve, par exemple, l'appel en main-d'oeuvre des usines traitant le poisson, donc d'un caractère saisonnier marqué, se fait sentir, pour de courtes périodes, sur une très vaste étendue. Mais pour découvrir la zone réelle du marché du travail, il faut multiplier les interrogatoires. Les usines sises sur la côte sud, par exemple, à Burgeo, Harbour Breton et Grand Bank, tirent leur main-d'oeuvre de toute la région, depuis Port-aux-Basques jusqu'à Trepassey et au-delà. C'est une région où les routes font défaut, ce qui rend impossible la migration quotidienne

du travail. Un effet secondaire de cette série de mouvements, depuis les allées et venues journalières jusqu'à la migration saisonnière, est que le montant total (et les variations) de la population d'une collectivité, tel que fixé par un recensement, peut être entaché d'erreurs, si la population active est employée ailleurs, à Toronto peut-être, ou au Labrador, ou simplement dans une usine, à vingt milles de l'endroit. Pour ténues qu'elles soient, les fluctuations monétaires d'un petit port côtier isolé doivent être bien étranges. L'été venu, la population active peut se trouver réduite à presque rien; il s'ensuit que l'argent frais du pays vient presque en totalité des transferts qui y sont faits. De plus, les possibilités d'emplètes sont si déficientes, sur place, et l'habitude de les faire par correspondance, si bien prise, que la sortie des fonds ne doit pas laisser d'être considérable. Quelle peut-être l'importance des envois de fonds, c'est ce qu'on sait mal; on peut dire, en tout cas, que c'est sans doute là la source première de l'argent. En d'autres termes, l'agglomération n'aurait en soi plus guère de raison d'être si l'on ne s'avisait qu'elle sert de résidence d'hiver aux ouvriers exilés aussi loin qu'au Labrador, aux Grands lacs ou à Toronto. Il reste à voir si les épouses de ces ouvriers accepteront longtemps encore de vivre seules six mois d'affilée, dans les conditions souvent primitives d'un petit port côtier isolé.

Une étude a été menée à bien, en 1967, afin de mieux apprécier les mouvements quotidiens de la population active et d'apporter un peu de lumière sur leurs rapports avec le phénomène migration. Dans un nombre donné de villes, les entreprises industrielles occupant plus de 100 personnes ont dressé un état de ces dernières avec, en regard de chaque nom, l'adresse domiciliaire et l'indication du lieu de travail. L'enquête ne visait pas les institutions gouvernementales, les entreprises en question étant censées fournir des données sûres. On a décrit à partir des villes choisies, des bandes concentriques couvrant 5, 10 et 20 milles de rayon. On a ensuite établi les pourcentages des travailleurs qui, partis des centres ruraux, ont à se rendre, jour après jour, dans l'une ou l'autre de ces bandes. L'étude ne portait pas sur la province de Terre-Neuve, à cause d'abord du grand nombre d'ouvriers saisonniers qu'y requièrent les usines et aussi parce que les déplacements quotidiens en direction du travail s'exercent souvent sur de longues distances, à preuve la densité de la circulation qui s'observe, aux premières heures du jour, sur les routes conduisant à Saint-Jean. Telle quelle, l'enquête n'entend pas représenter complètement la contribution qu'apportent les zones rurales à la population active urbaine. Dans nombre de petites localités, les conditions véritablement rurales se manifestent bien en deçà du rayon de cinq milles. Et l'on trouve, à l'intérieur même des zones métropolitaines de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, d'importantes fractions de la population tenues par le recensement pour non encore urbanisées. Dans la plupart des centres qui ont été soumis à examen, le rayon de cinq milles conduit d'ordinaire au-delà de la zone proprement urbaine. Les données de l'enquête sont consignées au tableau IV-1.

Sur l'ensemble des centres choisis, les centres isolés sont en plus grande proportion au Nouveau-Brunswick qu'en Nouvelle-Écosse. La majorité des centres de la Nouvelle-Écosse se situent à proximité immédiate d'autres centres, ce qui a pour effet de provoquer entre eux une certaine interaction. Les régions entrant en ligne de compte sont: Halifax-Dartmouth, Sydney et New Glasgow. A Halifax, 11 p. 100 des travailleurs examinés avaient leur domicile à Dartmouth, alors que 5 p. 100 seulement des travailleurs de Dartmouth habitaient Halifax. Apparemment, cela fait ressortir les possibilités de logement qui se sont fait jour récemment à Dartmouth. Halifax offre un phénomène particulier: passé les cinq milles, il n'y a pas, d'une bande à l'autre, de diminution sensible dans le nombre de mouvements quotidiens exécutés par les travailleurs, conséquence sans doute des mouvements déjà mentionnés, qui s'accomplissent dans les centres ruraux avoisinants.

Sydney et Sydney-Nord ont, toutes deux, une forte proportion de leur population ouvrière domiciliée dans un rayon de cinq milles et très petit est le nombre de leurs travailleurs qui ont à faire plus de dix milles par jour. Pour ce qui est de Glace Bay et de New Waterford, l'enquête menée auprès des propriétaires de maisons (lors de l'étude sur la zone commerciale), jointe aux données générales qu'on possède sur les zones de mines de charbon, incite fortement à croire qu'aucune espèce de migration quotidienne à longue distance ne se produit dans ces deux agglomérations. La conclusion à tirer est que dans cette zone un équilibre a été atteint (et dépassé) et qu'il n'existe aucune possibilité d'emploi susceptible d'exercer une attraction dans la région immédiatement limitrophe. En revanche, New Glasgow et Stellarton dépendent, pour leur main-d'oeuvre, des localités qui les entourent. Dans ces deux villes, seulement 70 et 73 p. 100 de la population active vivent à demeure dans le rayon de cinq milles qui les entoure et il a suffi des changements apportés aux structures industrielles de la zone urbaine pour que celle-ci voie surgir autour d'elle tout un ensemble de migrations quotidiennes.

Parmi les villes de la Nouvelle-Écosse figurant dans l'étude, seules Truro et Amherst se trouvent un peu à l'écart de villes de même taille. Toutes deux en appellent aux travailleurs de la région rurale environnante. En fait, 15 p. 100 des travailleurs examinés à Amherst avaient plus de dix milles à couvrir tous les jours, anomalie qu'explique la situation géographique de la ville, une partie de la bande 5-9.9 milles étant occupée par la mer et des marécages.

Au Nouveau-Brunswick, Saint-Jean comptait une haute proportion de travailleurs se déplaçant sur moins de cinq milles. Un grand nombre d'entre eux étaient établis à Lancaster. Fredericton accusait lui aussi une forte proportion de travailleurs ayant moins de cinq milles à parcourir, mais il faut dire que des collectivités comme Marysville, Nashwaaksis et Barkers Point qui ont connu, récemment, un développement tout à fait rapide, trouvent place dans ce rayon. Comme à Halifax, la proportion de travailleurs couvrant plus de dix milles par jour est forte (11.3 p. 100). Les trois villes (Edmundston, Dalhousie et Bathurst) qui, dans le nord du Nouveau-Brunswick, ont été couvertes par l'enquête, n'avaient pas une grande proportion d'ouvriers voyageant quotidiennement sur de longues distances; on peut même ajouter que, de toutes les villes étudiées, Edmundston est celle qui se suffisait le mieux à elle-même. Toutefois, le développement apporté à Belledune a fait qu'en 1967, 36 p. 100 de la main-d'oeuvre employée a dû s'astreindre à des déplacements journaliers de plus de dix milles. De leur côté, des usines de Caraquet et Shippegan ont attiré des travailleurs de points assez distants.

Une très forte proportion de la population active de Charlottetown, principal centre urbain de l'Île-du-Prince-Édouard, a moins de cinq milles à franchir pour se rendre au travail. Mais Summerside étant la principale source d'emploi du comté de Prince, dans l'ouest de l'île, il en résulte que la proportion de la population active parcourant moins de cinq milles par jour se voit ramenée à 55.2 p. 100 seulement. Une grande proportion, soit 22.3 p. 100 effectue chaque jour des déplacements dépassant 20 milles, ce qui fait penser aux déplacements observés dans le nord-est du Nouveau-Brunswick (Bathurst excepté) où jouent, du reste, des conditions semblables, tant économiques que rurales. Il faut remarquer qu'un certain nombre de petites villes de l'Île-du-Prince-Édouard ont des emplois à offrir (généralement saisonniers) à des gens qui viennent de loin; citons en exemple Gaspereaux, Souris, Georgetown et Montague.

L'enquête sur les migrations quotidiennes en vue du travail était de nature essentiellement exploratrice; cependant, il est possible d'en tirer quelques enseignements, d'abord sur les rapports qui existent entre les migrations et ces voyages pour aller travailler et les effets que l'un et l'autre des deux facteurs peuvent

TABLEAU IV-1

Distance parcourue du domicile au travail (un seul sens) -
Certains centres, 1967

Centres de plus de 5,000 habitants	Nombre de cas observés	Pourcen- tage de la popula- tion active ¹ (1961)	Distance parcourue (en milles)			
			5 (%)	5-9.9 (%)	10-19.9 (%)	20+ (%)
Edmundston	562	14.0	98.9	0.2	0.9	-
Sydney	2,092	18.8	91.0	6.0	3.0	-
Saint-Jean (N.-B.)	1,981	9.7	89.6	7.1	1.9	1.3
Charlottetown	546	8.1	87.0	5.7	4.6	2.7
Sydney N.	224	9.1	87.0	12.0	1.0	-
Truro	786	16.8	86.0	7.0	4.0	2.0
Bathurst	902	47.2	84.0	12.5	1.4	1.9
Fredericton	468	5.8	83.1	5.5	8.1	3.2
Dartmouth	629	3.9	83.0	11.0	4.0	2.0
Moncton	395	2.4	81.5	9.3	6.3	2.5
Amherst	786	21.0	80.0	5.0	12.0	3.0
Halifax	3,161	7.6	79.0	7.0	7.0	7.0
Dalhousie	1,274	21.8	78.4	16.7	4.7	-
Stellarton	746	51.2	73.0	12.0	12.0	3.0
New Glasgow	357	11.9	70.0	24.0	5.0	1.0
Newcastle	378	7.2	65.3	28.3	4.2	2.1
Summerside	3,124	12.9	55.2	6.9	15.6	22.3

Autres centres

Westville (N.-É.)	106	-	94	6	-	-
Pictou (N.-É.)	510	-	85	2	12	1
Liverpool (N.-É.)	949	-	83	3	11	2
Lunenburg (N.-É.)	917	-	63	23	10	3
*Atholville (N.-B.)	379	-	90.8	7.6	1.6	-
*Minto (N.-B.)	462	-	80.0	0.6	8.1	11.4
Caraquet (N.-B.)	366	-	58.1	41.2	-	0.5
Shippegan (N.-B.)	362	-	48.8	26.2	19.3	5.5
*Belledune (N.-B.)	528	-	30.3	33.3	27.6	8.7
*Gaspereaux (Î.-P.-É.)	225	-	52.4	34.2	13.3	0.0
Souris (Î.-P.-É.)	136	-	50.7	5.9	39.7	3.7
Georgetown (Î.-P.-É.)	137	-	46.0	25.5	8.8	19.7
Montague (Î.-P.-É.)	205	-	42.0	42.0	16.1	0.0

¹ Pour les centres de plus de 5,000 habitants, ce pourcentage peut induire en erreur (trop élevé); la "population active" entrant en ligne de compte est celle qui vit dans le périmètre de la ville. Mais, il arrive, dans les petites villes, que le nombre de travailleurs employés dans une usine surpasse le total des travailleurs des localités en question.

* Villes ne figurant pas sur la carte générale (carte 1):

Atholville - 2 milles à l'ouest de Campbellton;
Belledune - sur la côte, à 30 milles au nord-ouest de Bathurst;
Minto - 32 milles au nord-est de Fredericton;
Gaspereaux - 10 milles au sud-est de Montague.

Source: Enquête faite sur place et par la poste, 1967.

avoir sur les centres urbains. Les déplacements qui s'exercent, par exemple, sur des distances supérieures à cinq milles, sont le résultat de forces à la fois centrifuges et centripètes. Dans le cas d'Halifax, on remarque le phénomène (commun à toutes les zones urbaines de développement avancé) qui consiste en ce que le citadin est incité à sortir des limites de la ville, parce que le terrain s'y vend meilleur marché, parce que les impôts y sont moins lourds, parce qu'on peut se construire sans avoir à se plier à toutes sortes de restrictions. D'un autre côté, le long déplacement quotidien peut être envisagé de deux façons, soit comme un préalable, soit comme un antidote à la migration. Il y a, enfin, une relation sans doute déterminante entre la distance qu'on accepte de couvrir, du domicile au lieu de travail, et le genre de travail.

Le phénomène centrifuge est patent dans les grands centres des Maritimes; mais les tendances centripètes sont peut-être, pour ce qui regarde le développement futur, plus révélatrices. En règle générale, les centres où les travailleurs qui ont à parcourir plus de cinq milles pour se rendre au travail sont en faible proportion et n'offrent guère de possibilités d'emploi. Et si ces ouvriers sont en forte proportion, c'est souvent le signe que la région environnante s'achemine vers une économie urbaine. Ces déplacements du domicile au lieu de travail, qui touchent de larges portions de la population active, ne laissent en rien présager qu'une migration vers les centres d'emplois va nécessairement s'ensuivre. Tant que le travail garde un caractère saisonnier, ou incertain, le foyer rural apparaît comme un havre sûr à partir duquel on peut aller à la recherche d'un emploi. Dans l'est de l'Île-du-Prince-Édouard, la main-d'oeuvre des régions rurales est à portée d'un certain nombre d'usines qui, à diverses époques de l'année, sont en mesure de leur offrir des emplois temporaires. On comprend qu'habiter à mi-chemin de ces usines, au coeur même d'un réseau au demeurant peu étendu, puisse passer pour la meilleure solution.

Toutefois, dans les régions isolées ou périclitantes (tel le nord-est du Nouveau-Brunswick et le comté de Prince, dans l'Île-du-Prince-Édouard), la raison qui s'oppose le plus fortement à la migration, c'est que les gens sont trop pauvres pour s'y risquer. Acquérir une maison nouvelle est une opération coûteuse et les maisons des régions rurales ont beau être de peu de valeur, elles n'en procurent pas moins la sécurité (en labourant ou en pêchant, on a toujours de quoi subsister), même si comme on se plaît à le dire, les temps sont durs.

CHAPITRE V

CENTRES URBAINS ET FONCTION DE DISTRIBUTION

Nous avons parlé des zones commerciales qui entourent les centres urbains et montré comment pourvoir à une gamme de services conduit à l'établissement d'un certain nombre d'agglomérations, diverses quant à leur taille et au niveau des services qu'elles offrent, en d'autres termes, à une hiérarchie des centres urbains. C'est un courant à double sens qui s'établit dans toute zone commerciale: la population se porte vers le centre en quête de services (loisirs, emplettes, manifestations culturelles), cependant que d'autres services (fournitures en gros, distribution, administration publique, etc.) sont projetés par le centre en direction de la zone. Il importe pour le bénéfice de notre analyse de considérer de plus près la fonction de distribution et, en particulier, l'un de ses aspects, nous voulons parler du coût du transport. Le coût du transport, la possibilité où l'on est de le réduire grâce au meilleur choix d'un ou de plusieurs centres de distribution, est évidemment de nature à faire pencher la balance en faveur de tel ou tel centre, lorsqu'il s'agit d'élire un emplacement pour des activités où précisément le transport est un élément important du coût. Mais, comme on le verra, si le souci de minimiser le plus possible les frais de transport entre pour beaucoup dans la désignation des centres commis à la distribution, en aucun cas il ne suffit à expliquer ce choix à lui seul.

Méthode

Dans la présente analyse de la fonction de distribution, on a eu recours au plus simple modèle qui soit. On a commencé par poser que l'étendue d'un marché est proportionnelle à la population, ou encore à son revenu. Il est probable que ces points de vue conduisent tous deux, pour ce qui est des biens de consommation, à une estimation satisfaisante du marché. On a ensuite supposé que le coût d'accès à un point quelconque du marché est une fonction linéaire de la distance séparant le point en question du centre appelé à le servir. En fait, les coûts ne sont pas en rapport linéaire avec la distance, pour la bonne raison qu'il y a d'autres frais aux deux extrémités de la ligne, en particulier les frais généraux, mais cette simplification est plus facile à admettre quand on a surtout en vue le transport routier qui est déjà, ou sera bientôt, le moyen dominant au service de la distribution interne.

La région atlantique a été divisée en 45 segments, à savoir les 36 comtés des provinces Maritimes et les neuf divisions ayant servi au recensement de Terre-Neuve, Labrador non compris. Onze des plus grandes villes ont ensuite été retenues, en vue de déterminer les points efficaces de distribution: Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Saint-Jean (T.-N.), Moncton, Corner Brook, Fredericton, Charlottetown, Bathurst, Truro, Sydney et la collectivité Pictou-Stellarton. Les distances séparant chaque centre de chaque segment du marché ont été prélevées sur les cartes routières; on a eu soin simplement de quadrupler tous les milles couverts par bacs, de façon à leur donner un équivalent routier. Les estimations ayant trait à la population des comtés ou des divisions du recensement sont de 1966 et les revenus, de 1965.

Les coûts globaux de transport ont alors été calculés, sous forme d'index, en faisant le produit de la population (ou du revenu) et de la distance, à valoir pour chaque segment de marché desservi par une source susceptible de varier entre les onze centres désignés. Ces calculs en ont naturellement nécessité d'autres à mesure que le nombre de centres entrant en considération s'élevait de 1 à 11. En définitive, il a fallu examiner les coûts de transport de 2,047 cas, combinant zones de marché et centres distributeurs. Dans chaque combinaison, et pour chaque nombre de centres, on a déterminé le coût total le plus bas, puis le second coût total le plus bas, etc., obtenant du même coup une localisation optimale des centres distributeurs de la région atlantique, qui pourrait être desservie par un centre unique, deux, trois centres, ainsi de suite jusqu'à onze. On s'est appliqué, dans le même temps, à circonscrire pour chaque centre l'arrière-pays ressortissant à ce critère du coût minimal. Il reste à dire, enfin, que les coûts dont il est fait état ici ne se rapportent qu'à la seule distribution "interne", c'est-à-dire qu'aucune tolérance visant les frais de transport de marchandises produites en dehors de la région et importées par les centres en cause n'a trouvé place dans les calculs.

Hiérarchie des centres de distribution

On peut voir, au tableau V-1, l'ordre dans lequel se présentent les centres. Comme on pouvait intuitivement s'y attendre, dès lors qu'un centre est en position excellente, le nombre de centres a beau augmenter progressivement, cette qualité lui demeure. La seule exception est Truro qui s'impose en premier choix dans l'hypothèse d'un centre unique et qui n'apparaît plus par la suite, sinon en seconde place. Il importe aussi d'observer que Moncton, en tête des centres distributeurs, sauf lorsqu'il y a un seul centre en action, n'augmenterait la dépense de tout le système que d'environ 8 p. 100 en se substituant à Truro comme centre unique.

On peut voir au tableau V-2, exprimées en pourcentage de la population, les dimensions relatives de l'arrière-pays incorporé à chaque centre. Ces dimensions varient dans un ordre de 3 à 4, quel que soit le nombre de centres en cause. En d'autres termes, la meilleure ordonnance d'un marché vu sous l'angle des coûts de transport peut fort bien aller à l'encontre d'une distribution efficace des produits, si l'échelle minimale susceptible d'être appliquée à ces derniers vient à dépasser les besoins véritables d'un petit arrière-pays. Le modèle de distribution utilisé ne se prêtait pas à des complications du genre et c'est par une programmation linéaire que la meilleure structure correspondant aux contraintes minimales en question pourrait être déterminée.

Les résultats précédents réapparaissent aux tableaux V-3 et V-4; mais cette fois le chiffre du revenu se substitue au chiffre de la population. On observe, du reste, très peu de changements, ni pour ce qui regarde le rang assumé par les centres, ni pour ce qui est du degré d'uniformité dans les dimensions des arrière-pays. Ces arrière-pays, ou zones commerciales, sont mis sous les yeux à la carte 8, en corrélation avec le choix optimal de centres que requiert la population.

Nombre optimal et choix des centres

A lire les résultats présentés au tableau V-5, en dernière analyse, deux conclusions viennent à l'esprit, qui ont chacune leur intérêt. La première est que, quel que soit le nombre de centres qui entrent en activité, le total des coûts ne tombe jamais très au-dessous de 14 p. 100 du coût pratiqué lorsque la distribution tout entière s'exerce à partir d'un point optimal unique. La seconde est que l'abattement ainsi ménagé sur le coût de la distribution peut être réalisé, jusqu'à concurrence de 90 à 95 p. 100, en ne recourant qu'à 5, 6 ou 7 centres. Si, outre cela,

TABLEAU V-1

Meilleurs centres de distribution, selon la population

	<i>Nombre de centres</i>									
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Moncton	III	I, III	I, II	I, II	I	I, II	I	I, II	I, II	I, II
Saint-Jean (T.-N.)		I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II
Halifax			I	I	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II
Corner Brook		III		I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II
Sydney					I, II	I, II	I, II	I, II	I, II	I, II
Fredericton					II	I	I	I	I, II	I, II
Bathurst							I, II	I, II	I, II	I, II
Charlottetown							II	I, II	I	I, II
Saint-Jean (N.-B.)						II	II	II	I, II	I, II
Pictou	II									
Truro	I	II	II	II					II	I

Premier choix: I

Second choix: II

Troisième choix: III

TABLEAU V-2

Pourcentage de la population totale des centres

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Moncton	74.7	37.6 (38.5)	37.6 (38.5)	38.5	23.7 (22.3)	15.6	10.1 (8.8)	8.8 (8.8)	8.8 (8.8)	8.8 (8.8)
Saint-Jean (T.-N.)	25.2	25.2 (25.2)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)	11.7 (11.7)
Halifax		36.1	36.1	26.6 (27.4)	26.6 (25.5)	23.4 (26.6)	24.4 (23.4)	23.4 (21.1)	21.1 (21.1)	21.1 (21.1)
Corner Brook	(25.2)		13.5 (13.5)	13.5 (13.5)	13.5 (13.5)	13.5 (13.5)	13.5 (13.5)	13.5 (13.5)	13.5 (13.5)	13.5 (13.5)
Sydney				9.5 (9.5)	9.5 (9.5)	8.7 (9.5)	8.7 (8.7)	8.7 (8.2)	8.2 (8.7)	8.2 (8.2)
Fredericton				(37.6)	14.8	14.8	14.8	10.0 (10.0)	10.0 (10.0)	10.0 (10.0)
Bathurst						11.4 (8.1)	8.1 (10.1)	8.1 (8.1)	8.1 (8.1)	8.1 (8.1)
Charlottetown						(10.3)	8.3 (8.3)	8.3 (5.4)	5.4 (5.4)	5.4 (5.4)
Saint-Jean (N.-B.)					(17.2)	(20.9)	(15.2)	7.1 (7.1)	7.1 (7.1)	7.1 (7.1)
Pictou	(100.0)							(11.2)	5.8	4.1 (4.1)
Truro	100.0	(74.7)	(37.0)	(37.0)				(5.2)	1.6 (1.6)	1.6 (1.6)
Second choix (....)										

TABLEAU V-3

Meilleurs centres de distribution, selon le revenu

	<i>Nombre de centres</i>									
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Moncton	3	3	1,2	1,2	1	1,2	1	1,2	1,2	1,2
Saint-Jean (T.-N.)		1,3	1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Halifax			1,2	1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Corner Brook		2	2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Sydney					1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Fredericton					2	1	1	1	1,2	1,2
Bathurst							2	1,2	1,2	1,2
Charlottetown							1,2	1,2	1,2	1,2
Saint-Jean (N.-B.)						2	2	2	1	1,2
Pictou	2								2	1
Truro	1	1,2		2					2	1

Premier choix: 1
 Second choix: 2
 Troisième choix: 3

TABLEAU V-4

Pourcentage du revenu total des centres

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Moncton		40.1 (40.1)	40.1 (39.2)	40.1	23.8 (22.3)	17.0	10.3 (8.9)	7.4 (10.3)	8.9 (8.9)	8.9 (8.9)
Saint-Jean (T.-N.)	20.4	20.4	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)	9.6 (9.6)
Halifax		39.4 (39.4)	39.4	29.2 (30.1)	29.2 (28.5)	26.6 (27.3)	27.3 (26.6)	27.3 (25.3)	24.5 (24.5)	24.5 (24.5)
Corner Brook	(20.4)	(20.4)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)	10.8 (10.8)
Sydney				10.1 (10.1)	10.1 (10.1)	9.4 (9.4)	9.4 (9.4)	9.4 (9.4)	9.0 (9.0)	9.0 (9.0)
Fredericton				(39.2)	16.2	16.2	16.2	10.7 (16.2)	10.7 (10.7)	10.7 (10.7)
Bathurst						(9.4)	6.6 (8.6)	6.6 (6.6)	6.6 (6.6)	6.6 (6.6)
Charlottetown						10.8 (9.3)	9.3 (9.3)	10.8 (6.7)	6.7 (6.7)	6.7 (6.7)
Saint-Jean (N.-B.)					(18.4)	(23.0)	(16.4)	7.6	7.6 (7.6)	7.6 (7.6)
Pictou	(100.0)							(5.0)	5.0 (4.6)	3.4 (3.4)
Truro	100.0	79.5 (79.5)	(40.3)							1.6 (1.6)

Second choix: (.....)

on veut bien tenir compte de ce que les coûts demeurent exprimés, par simplification, en fonction linéaire de la distance, et également des bénéfices que laisse escompter une échelle donnée de distribution, on est porté à croire que les mêmes avantages pourraient être obtenus avec un nombre encore plus petit de centres.

Il est également clair que la sanction négligeable qui s'attache à un second ou à un troisième choix n'est pas sans donner une assez grande latitude au mode de sélection adopté, pour autant, bien entendu, qu'il s'agisse de centres répondant aux définitions, c'est-à-dire ayant la taille voulue ou une situation pas trop excentrique.

Une autre remarque également digne d'intérêt, est que Saint-Jean (T.-N.) qui n'est ni le second centre le plus important, ni ne se trouve dans une situation médiane, offre néanmoins le gain le plus sûr en efficacité dès qu'on adopte plus d'un centre. L'analyse vient donc confirmer une vue généralement admise, à savoir que les provinces de l'Atlantique consistent en deux marchés séparés: les Maritimes et Terre-Neuve.

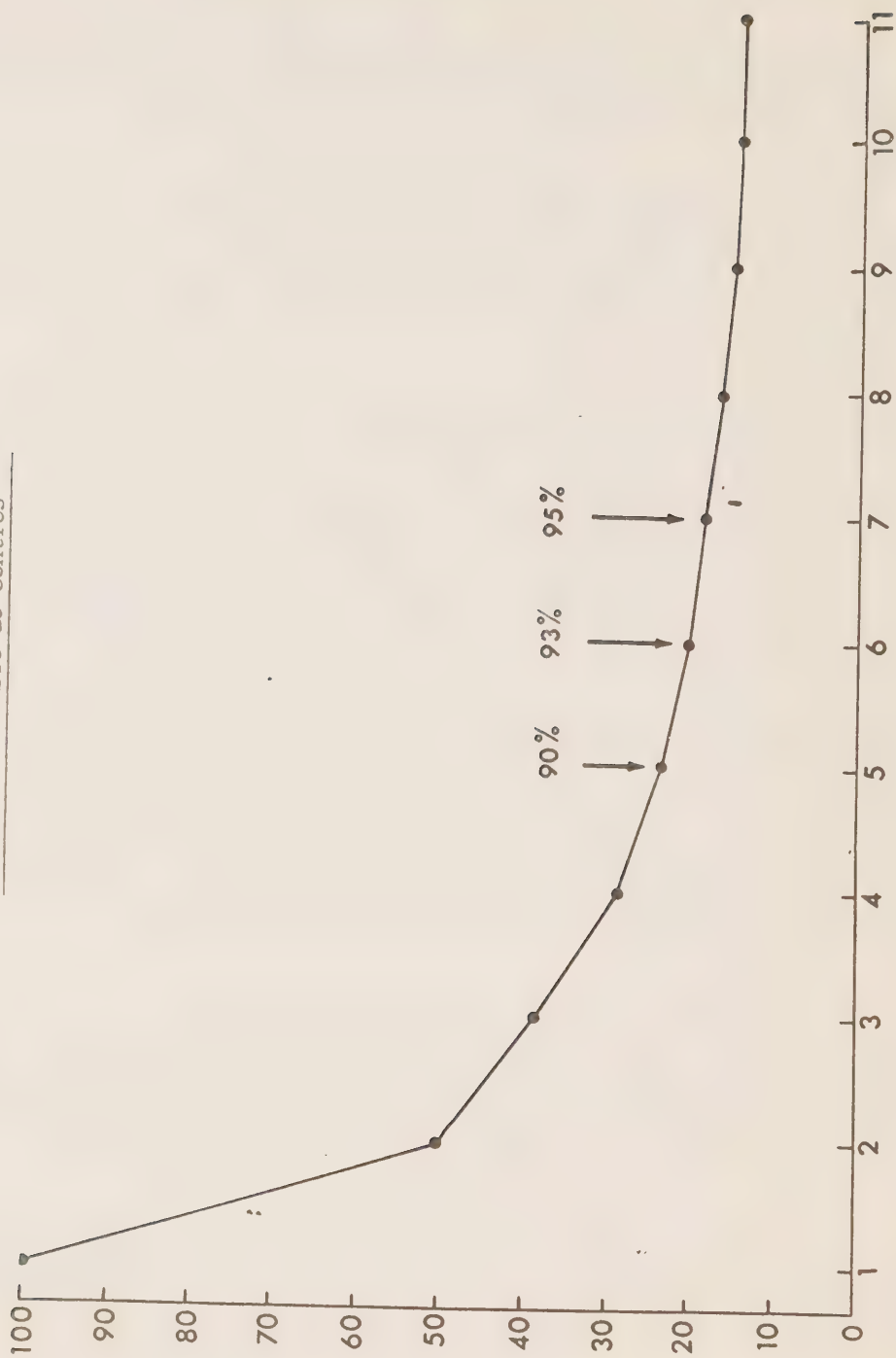
Une fois Saint-Jean mis au service de Terre-Neuve, c'est Moncton qui devient l'emplacement de choix pour tenir le même rôle dans les provinces Maritimes. Il est probable que si l'on faisait entrer tous les facteurs en ligne de compte, c'est encore Moncton qui serait, pour toutes les provinces de l'Atlantique, le centre de distribution par excellence. Dans l'hypothèse, il est vrai, où Moncton deviendrait l'unique centre de distribution pour la région, les coûts de transport outrepasseraient de 8 p. 100 ceux obtenus dans les mêmes circonstances pour Truro. Mais Moncton est une ville beaucoup plus populeuse que Truro (46,000 habitants contre 13,000) et fournit un plus large éventail de services. Un service de distribution en appelle à d'autres services qu'au simple transport et, dans la mesure où il est important que ces services soient disponibles, le choix ne s'en porterait que plus sûrement sur Moncton. Moncton est aussi un pivot important du transport aérien. Le distributeur doit souvent fournir des services personnels (pour la vente, par exemple, ou des travaux d'entretien) ou expédier d'urgence certaines pièces, et peut juger en conséquence que Moncton lui est d'un meilleur secours. Voilà autant d'avantages dus à la situation proprement dite, que la présente analyse des coûts de transport a négligé d'évaluer, mais qui sont évidemment importants, suffisamment en tout cas pour faire oublier les économies que laisserait augurer le choix du centre au coût de transport théoriquement le plus bas. Nous ferons aussi observer que Moncton fait figure de meilleur centre dès que le marché de Terre-Neuve se trouve régi séparément.

Une intéressante variante se produit lorsque, dans le cas de deux centres, l'élément revenu se substitue à l'élément population. Moncton passe alors du premier au troisième choix sur le plan des coûts les plus bas de distribution dans les Maritimes. La raison est due, probablement, à la précarité des revenus de la section est du Nouveau-Brunswick où Moncton aurait évidemment la part belle en matière de transport, alors que l'arrière-pays immédiat de Truro, notamment la zone métropolitaine d'Halifax, peut tabler sur des revenus plus élevés.

Il n'y a que lorsque trois centres entrent en action qu'Halifax assume la qualité de centre de distribution le meilleur marché. Cela confirme son rôle logique de distributeur pour la Nouvelle-Écosse. Toutefois, s'il était souhaitable que les Maritimes fussent desservies par un centre sis en Nouvelle-Écosse, c'est à Truro qu'irait la préférence.

TABLEAU V-5

Coût total relatif du transport,
selon le nombre de centres



Lorsque quatre centres entrent en action, les économies de transport les plus considérables s'obtiennent en coupant en deux le marché de Terre-Neuve, avec une partie un peu plus grande, du point de vue de la population, bénéficiant des services de Corner Brook. Les économies auxquelles aboutissent ces dispositions sont surprenantes (voir le tableau V-5) atteignant un montant voisin de 10 p. 100 même si c'est le marché de Terre-Neuve, plus petit (25.2 p. 100 de la population de la région), qui se trouve scindé, plutôt que le marché des Maritimes, de proportions plus vastes. Cela remet en évidence les grandes distances qu'il est nécessaire de parcourir pour servir une population aussi disséminée que celle de Terre-Neuve.

Si l'on met cinq centres en jeu, c'est la zone du marché de Sydney qui, cette fois, se détache. Cette séparation étant accomplie, Truro ne peut plus prétendre au deuxième rang, probablement parce que l'avantage qui était le sien sur Halifax tenait essentiellement à sa situation vis-à-vis les comtés de l'est et le Cap-Breton. Il est significatif qu'aucun avantage de transport ne peut être obtenu en procédant à un partage du marché du Nouveau-Brunswick. Fredericton prend la place de Moncton, en tant que seconde solution, mais accomplit simplement la tâche, moins bien par certains côtés, qui incombait à Moncton, c'est-à-dire servir la totalité des marchés du Nouveau-Brunswick, ainsi que les comtés de Queens et de Prince, dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Ce n'est qu'à partir de six centres distributeurs que le marché du Nouveau-Brunswick est contraint de se diviser. Ici, deux particularités sont de nature à retenir l'attention. Saint-Jean, même si elle est plus peuplée (101,000 habitants), le cède à Fredericton (22,000 habitants) comme premier endroit apte à desservir le marché du Nouveau-Brunswick. L'autre particularité est la modicité de l'abattement apporté aux coûts à peine 4 p. 100 environ, si l'on opte de servir le marché du Nouveau-Brunswick à partir d'un autre emplacement. L'un et l'autre points font toucher du doigt les raisons sur lesquelles se fonde la primauté de Moncton au Nouveau-Brunswick en matière de commerce de gros et de distribution. Maigre, en somme, est l'avantage que représenterait pour les coûts de distribution au Nouveau-Brunswick l'implantation de centres supplétifs. Au surplus, le plus grand centre urbain de la province est trop mal situé pour prendre à son compte la fonction de la distribution interne. C'est un point de vue qui acquiert plus de force, étant donné qu'à partir d'une distribution faite par sept centres, Bathurst se pousse au premier rang, supplantant Saint-Jean. A ce moment-là, les économies de transport réalisées par l'adjonction d'un nouveau centre ne se trouvent réduites que de 2 p. 100, ce qui est proprement négligeable. On n'en est que plus autorisé à croire que les seules opérations de distribution susceptibles d'échoir à Saint-Jean sont celles en rapport avec le marché local, dans des domaines omniprésents, comme la boulangerie ou les boissons non alcooliques.

Voilà qui donne une vue assez claire de la hiérarchie des centres distributeurs. Pour un seul centre, le choix se joue entre Moncton, Pictou et Truro, avec une propension avouée pour les deux centres situés plus à l'est, à cause des économies que comportent ceux-ci dans la distribution du marché de Terre-Neuve, nonobstant les avantages qu'un niveau supérieur de services auxiliaires est à même d'offrir à Moncton.

Avec deux centres, le profit le plus net s'acquiert en dissociant le marché de Terre-Neuve qui n'est plus servi qu'à partir de Saint-Jean. Cela a pour effet d'établir fermement Moncton comme le centre le plus qualifié pour servir les Maritimes. De très importants avantages découlent de ce partage en matière de coûts de transport, le total de ceux-ci étant amputé de quelque 50 p. 100.

Quand trois centres se partagent la distribution, le marché de la Nouvelle-Écosse fait scission et, par la suite, est desservi par Halifax, entraînant des économies dans le coût du transport d'environ 13 p. 100.

Lorsque quatre centres se mettent de la partie, le marché de Terre-Neuve se coupe en deux tronçons: l'un servi par Corner Brook, l'autre par Saint-Jean. Il s'ensuit une économie additionnelle d'à peu près 10 p. 100 dans les frais de transport, encore que le marché de Terre-Neuve, pas très important déjà, n'en sorte que plus morcelé (230,000 personnes servies par Saint-Jean et 265,000, par Corner Brook, contre 740,000, par Moncton, et 715,000, par Halifax).

L'introduction d'un cinquième centre a pour effet de fractionner le marché de la Nouvelle-Écosse, d'où résulte une économie dans les frais de transport de l'ordre de 5 p. 100, mais au prix, une fois de plus, d'une petite zone de marché groupant seulement 188,000 personnes, autour de Sydney.

Au-delà de cinq centres, les économies sur les coûts de transport sont insignifiantes et ne laissent pas d'entraîner de fortes réductions dans le volume du marché.

Il importe de noter un dernier point. Quand les onze centres, au complet, deviennent opérants, Halifax se trouve à commander une seule zone de distribution, mais la plus peuplée de toutes, 415,000 habitants, soit 21.1 p. 100 de la population totale de la région. Halifax peut ne pas être le centre le plus apte à servir la région dans son ensemble, ni même les seules provinces Maritimes. Une fois le détachement du Cap-Breton accompli, Halifax n'en a pas moins de solides avantages de transport dans tout son arrière-pays immédiat. C'est peut-être là l'indication que, s'il fallait servir Halifax à partir d'un centre extérieur, certaines difficultés s'ensuivraient pour les distributeurs, et la confirmation sans doute qu'Halifax est, de toute la région, la ville ressemblant le plus à une ville de premier rang, portée à exercer une indéniable primauté.

CHAPITRE VI

LOGEMENT ET SERVICES COMMUNAUTAIRES

A maintes reprises, dans les précédents chapitres, il a été question du logement dans la région atlantique. On peut dire en bref qu'il n'y a pas, là où ils seraient nécessaires, assez de logements à assez bas prix. On s'accorde à voir là l'un des obstacles qui nuisent le plus à la mobilité de la main-d'oeuvre dans la région tout entière. Toutefois, il faut rappeler que la construction de logements neufs dans des secteurs contre-indiqués constituerait sans doute un plus grand obstacle à la mobilité future de cette main-d'oeuvre. Une raison souvent avancée en Angleterre pour expliquer le peu de mobilité de la main-d'oeuvre est qu'on continue à y faire du logement bon marché (subventionné), alors que la pénurie d'habitations s'est généralisée. Il n'y a pas que la main-d'oeuvre qui vise une plus grande mobilité; il y a aussi le problème qui consiste à amener des travailleurs à l'industrie, ou à amener cette dernière là où se trouvent des travailleurs. Cependant, outre les difficultés qu'on éprouve à fournir de l'habitation (toujours à un prix donné) à la région atlantique, il n'échappe à personne que la qualité même de l'habitation y varie grandement. Que, psychologiquement, le logement de mauvaise qualité vienne freiner le développement, on s'en doute; mais ce qu'on oublie quelquefois, c'est qu'il est un facteur important dans l'étude des variations régionales, en fait de niveau de vie.

La première partie du présent chapitre traite, en s'aidant d'un index du logement, des conditions de logement dans les villes de la région atlantique qui, en 1966, comptaient plus de 5,000 âmes. Les données, pour chaque ville, ont été empruntées aux données rassemblées à l'occasion du recensement et que le Bureau fédéral de la statistique a obligeamment mises à notre disposition. Les données utilisées apparaissent au tableau VI-1. Quant aux sept variables retenues dans l'index, l'intention qui a présidé à leur choix était de montrer les divers critères à partir desquels se définit le niveau d'une habitation. La variable "maisons reliées à la canalisation municipale" est nécessaire parce que les puits ne donnent pas satisfaction en milieu urbain. Le puits ne convient guère qu'aux zones de faible densité, où le développement du logement se fait sur le mode linéaire ou de façon sporadique. Au surplus, son rendement en eau est souvent déficient, quant à la qualité et à la quantité. On sait aussi que l'aqueduc municipal a beau être, par définition, un service communautaire, cela ne veut pas dire que toutes les maisons viennent s'y raccorder. La variable "maisons possédant le tout-à-l'égout" vient en corrélation. Quand on ne dispose pas du tout-à-l'égout, il faut nécessairement recourir à d'autres systèmes d'évacuation, tels que des fosses septiques, infiniment moins satisfaisants et qui sont un danger de contamination pour l'eau potable. Il existe d'autres moyens, plus primitifs encore, par exemple, les cabinets d'aisances extérieurs, auxquels les normes de la vie moderne ne sauraient se plier. Les cinq autres variables ont moins affaire aux services communautaires qu'aux qualifications proprement dites de l'habitation. La variable "nombre de personnes par pièce" n'a pas été retenue dans l'index pour la bonne raison qu'en 1961, toutes les villes de plus de 5,000 habitants comptaient moins de 1.5 personne par pièce, qui est l'indice à partir duquel on commence à parler de surpeuplement. De toutes les

TABLEAU VI-1

Variables utilisées dans l'index du logement

	<i>Maisons nécessitant des réparations importantes</i>	<i>Maisons nécessitant des réparations légères</i>	<i>Maisons avec chauffage central</i>	<i>Maisons avec toilettes</i>	<i>Maisons reliées à la canalisation municipale</i>	<i>Maisons possédant le tout-à-l'égout</i>	<i>Maisons avec eau chaude et eau froide</i>
	%	%	%	%	%	%	%
Channel-Port-aux-Basques	7.9	14.8	44.2	70.6	90.6	32.3	60.8
Corner Brook	6.0	21.9	69.9	75.2	79.8	70.2	69.3
Gander	0.0	5.7	99.1	95.7	99.5	100.0	100.0
Grand Falls	0.8	8.4	71.9	95.6	91.0	87.8	99.6
Saint-Jean	5.2	18.1	52.8	84.2	95.7	95.9	81.6
Stephenville	11.1	23.4	53.8	86.8	89.8	90.2	74.5
Windsor	4.4	18.7	12.1	73.0	82.3	76.8	56.2
Charlottetown	6.9	21.5	79.3	91.0	97.3	97.8	92.5
Summerside	5.3	26.6	65.5	88.9	95.3	94.6	86.0
Amherst	10.0	37.0	81.3	88.3	94.7	95.5	86.9
Dartmouth	4.0	18.0	76.8	91.0	88.6	80.2	92.2
Glace Bay	12.6	29.1	41.8	85.8	97.6	82.0	76.8
Halifax	7.1	19.2	78.2	80.2	97.6	98.9	92.9
Kentville	0.8	21.8	85.1	96.3	91.7	91.1	97.4
New Glasgow	4.7	15.7	84.2	88.0	91.9	88.2	87.2
New Waterford	11.5	28.7	35.0	87.0	99.1	93.6	61.6
North Sydney	8.9	32.1	57.7	84.0	98.4	86.7	82.4
Springhill	9.3	25.6	63.5	89.7	97.8	87.2	81.6
Stellarton	6.4	14.1	81.1	85.1	95.3	84.8	83.2
Sydney	7.1	25.9	74.6	87.4	95.0	96.8	92.6
Sydney Mines	13.3	19.6	49.6	68.2	96.6	66.0	70.4
Truro	12.6	27.8	87.1	89.8	92.6	87.8	90.1
Yarmouth	18.4	26.6	47.0	89.2	94.6	88.8	84.9
Bathurst	3.3	8.5	85.5	92.1	97.9	98.3	94.1
Campbellton	13.0	32.5	64.5	90.7	94.3	88.5	82.9
Chatham	23.3	23.2	67.4	83.7	91.3	91.9	84.4
Dalhousie	12.2	20.0	66.7	93.9	89.8	88.7	85.9
Edmundston	6.1	13.8	69.9	94.0	96.9	98.1	91.2
Fredericton	6.6	18.2	74.2	92.6	93.1	93.7	93.9
Lancaster	5.1	21.5	65.8	89.6	94.8	90.2	91.5
Moncton	8.5	19.6	78.0	92.2	92.0	95.3	93.1
Newcastle	12.5	26.8	74.7	89.4	87.3	87.3	86.8
Oromocto	0.3	1.8	98.4	97.7	95.8	97.4	99.2
Saint-Jean	14.0	31.2	39.0	89.0	97.8	97.4	84.1

Source: Données inédites du BFS.

ville ayant moins de 5,000 habitants, seule Burgeo se trouvait dépasser l'indice 1.5. Les choses ont pu changer depuis 1961; en revanche, tout porte à croire qu'il y a surpeuplement à Grand Bank et à Fortune.

Pour établir l'index, on a d'abord classé les villes, par ordre ascendant, compte tenu des pourcentages que comptait chacune d'elles dans les sept catégories. On les a ensuite divisées en dix sections égales. Après quoi, chaque ville se vit notée de 1 à 10, dans chacune des sept catégories, selon la section à laquelle elle appartenait. Quelle que soit la catégorie, "1" dénote la plus haute norme et "10", la plus basse. Pour ce qui est des deux catégories "maisons nécessitant des réparations importantes ou légères", la note "1" est la marque d'un faible pourcentage, alors qu'elle est celle d'un haut pourcentage pour toutes les autres. On a additionné, pour finir, les notes obtenues pour chaque ville, les totaux les plus bas indiquant, bien entendu, les agglomérations où les conditions de logement sont les meilleures. L'ensemble des calculs constitue le tableau VI-2 où les villes sont rangées selon leurs résultats en matière de logement. La carte 9 situe géographiquement ces villes et précise, selon la place qu'elles détiennent dans la liste, si leur qualification respective doit être tenue, en fait de logement (et de services communautaires), pour "bonne", "moyenne" ou "mauvaise".

Malheureusement, les dernières données que le recensement ait fournies sur le logement remontent à 1961, et depuis, dans certains cas, des changements ont pu se produire. Pas d'une façon radicale, cependant, et il est à présumer que les écarts marqués sont encore des indications justes sur les variations intéressant le niveau de l'habitation.

Bien que Wabana (Terre-Neuve) compte plus de 5,000 habitants, elle ne trouve pas place dans l'index du tableau VI-2. Il a bien été construit, à l'origine, un index où figurait Wabana, mais la ville a accusé tellement plus de déficiences que les autres centres que les comparaisons portant sur ces derniers perdaient beaucoup de leur rigueur et de leur signification. Wabana, à tout prendre, est une ville qui se meurt et dont les chances de survie demeurent minces et l'on voit mal à quelles fins sa présence dans l'index aurait pu servir.

Oromocto et Gander ont apparemment les meilleurs logements que puisse offrir la région. Toutes deux peuvent passer pour des villes "gouvernementales" où la construction toute neuve n'est pas rare. Bathurst occupe dans le classement un rang qui ne serait plus le sien aujourd'hui, l'index ayant trait à l'ancienne ville de 1961. En ce temps-là, Bathurst ne s'étendait guère que sur quelque 3 p. 100 de la zone qui lui est présentement assignée, et sa population n'atteignait guère que 42 p. 100 du chiffre actuel¹. La partie ancienne de Bathurst est celle qui a les logements de bonne qualité; les sections annexées sont, au contraire, celles où le logement laisse à désirer². Il est vraisemblable que dans les parages attenants aux limites mêmes de la ville, l'habitation est souvent en bien pire état que dans la zone fraîchement incorporée. A Terre-Neuve, Grand Falls et Windsor peuvent être considérées comme faisant partie d'une même zone urbaine. La grande différence qui les sépare dans l'index du logement est une séquelle du temps où Grand Falls était une "ville de compagnie" et Windsor, un bidonville pour nouveaux arrivants en mal d'ouvrage. Les autres villes de la région où l'on trouvait des logements de qualité étaient Kentville, Edmundston, Fredericton et Charlottetown. Trois de ces villes (il faut en excepter Edmundston) sont ce qu'on pourrait appeler des "villes de services".

¹ *Community Improvement Corporation. Bathurst, Fredericton (N.-B.), janvier 1968, pp. 58 et 61.*

² *Ibid.*, p. 127.

TABLEAU VI-2

Classement des villes dans l'index du logement
(Valeur totale en regard de chaque ville)

<i>Terre-Neuve</i>		<i>Nouvelle-Écosse</i>		<i>Nouveau-Brunswick</i>		<i>Île-du-Prince-Édouard</i>		<i>Rang sur la carte 6</i>
Gander	8			Oromocto	8			
				Bathurst	12			
Grand Falls	16	Kentville	17	Edmundston	19			"Bon"
				Fredericton	20	Charlottetown	20	
		New Glasgow	22	Moncton	22			
		Halifax	22	Lancaster	23			"Moyen"
		Dartmouth	24					
		Sydney	24					
		Stellarton	25					
Saint-Jean	27	Springhill	27			Summerside	26	
		Truro	28					
		Amherst	29	Dalhousie	29			
		North Sydney	31	Campbellton	31			
				Saint-Jean	32			
				Newcastle	33			
		Yarmouth	34					
Stephenville	35							
		Glace Bay	36					
		New Waterford	36	Chatham	37			"Médiocre"
		Sydney Mines	43					
Corner Brook	44							
Channel-Port-aux-Basques	48							
Windsor	49							

On a déjà dit pourquoi la qualité du logement était "médiocre" à Windsor. D'autres villes de Terre-Neuve sont dans le même cas (Port-aux-Basques et Corner Brook) et l'on a retrouvé la même chose en Nouvelle-Écosse, dans des villes minières du Cap-Breton (Glace Bay, New Waterford et Sydney Mines). A Chatham, au Nouveau-Brunswick, le logement a même été jugé très médiocre. Tout donne à penser qu'en s'établissant sur les lieux, la population nourrissait l'espoir de trouver du travail à la base aérienne. On trouve pareillement au Manitoba, à Gimli et à Rivers¹, des logements d'une insigne médiocrité, comparés à ceux de la base voisine,

¹ *Manitoba Housing Study*, ministère de l'Industrie et du Commerce du Manitoba, 1963, p. 49.

signe évident du faible revenu des habitants qui, pour ne pas appartenir aux forces armées, n'en restent pas moins aux aguets de tout emploi auquel les opérations de la base pourraient donner jour.

En vue de comparer les conditions de logement de la région atlantique avec celles de l'Ontario, on a dressé un index de même nature mettant en regard des villes de cette province et des villes de la Nouvelle-Écosse (voir le tableau VI-3).

On peut dire que la qualité du logement en Nouvelle-Écosse est très inférieure à celle qu'on observe dans les villes d'Ontario. Cet écart existe, bien qu'un organisme fédéral, la Société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL) a été mis sur pied, il y a 30 ans, en vue d'administrer une loi fédérale, la Loi nationale sur l'habitation qui vise à "favoriser... l'amélioration des conditions de logement et de vie..." au Canada.

Quelles formes d'aide au logement pouvait-on attendre de la SCHL et quelles ont été les répercussions de cette aide sur la région atlantique? L'aide a revêtu trois formes principales: l'assurance-hypothèque par l'entremise de prêteurs autorisés, le prêt direct et la subvention. Les deux premières formes: prêts autorisés et prêts directs relèvent essentiellement de la transaction commerciale. Au prêteur autorisé, la SCHL accorde l'assurance-hypothèque en vertu de laquelle la créance est garantie, si défaut s'ensuit, jusqu'à concurrence du solde dû. Avec le prêt direct, la SCHL joue elle-même le rôle de prêteur, les modalités de remboursement ne différant pas de celles qui s'appliquent aux prêteurs autorisés, qu'il s'agisse d'une banque, d'une société d'assurance ou de fiducie. L'aide se confond ici avec les fonds qu'on n'eût pas trouvés autrement sur le marché, même avec la garantie d'assurance-hypothèque.

Dans le cas du logement subventionné, la SCHL, à des degrés divers, selon les détails mêmes de l'entente, procure un amortissement des frais de capital du projet et partage le déficit d'exploitation.

Les effets de l'aide à la construction dispensée de 1954 à 1966 par la SCHL sont décrits au tableau VI-4.

Pendant cette période, 1,735,664 logements ont été terminés dans l'ensemble du Canada. Sur ce total, quelque 40.5 p. 100, soit 702,568 logements, ont bénéficié, sous une forme ou sous une autre, d'une aide, en application de la Loi nationale sur l'habitation. Au cours des mêmes années 1954-1966, la région atlantique a construit 97,021 logements dont 22.1 p. 100 seulement, c'est-à-dire 21,541 logements, ont bénéficié des prêts et subventions de la SCHL. En d'autres termes, 78 p. 100 des logements construits dans la région atlantique l'ont été sans assistance aucune de la SCHL, alors que, pour le Canada tout entier, le pourcentage des logements construits dans le même temps, sans l'appui de la SCHL n'était que de 60 p. 100.

En Ontario, sur 666,954 logements terminés, 340,562, soit 51.9 p. 100, ont obtenu une aide en vertu de la LNH, de sorte que 48 p. 100 seulement ont été construits sans aide fédérale.

Dans la région atlantique, 12.1 p. 100 seulement des maisons construites ont bénéficié de prêts (par prêteurs autorisés), alors qu'au Canada, considéré comme un tout, cette forme d'assistance a porté sur 24.6 p. 100 des logements construits, et qu'en Ontario, elle atteignait même 36.3 p. 100. Pour ce qui regarde les prêts directs, 13.7 p. 100 du total de la construction canadienne venaient de la SCHL contre seulement 9.7 p. 100 dans la région atlantique.

TABLEAU VI-3

Qualité du logement: comparaison entre des villes de l'Ontario
et de la Nouvelle-Écosse

Qualité du logement		<i>Pourcentage pour 37 villes de l'Ontario choisies au hasard</i>	<i>Pourcentage pour 42 villes de la Nouvelle-Écosse</i>
Bonne	1	19.0	2.4
	2	13.5	7.1
	3	13.5	7.1
	4	5.4	14.3
	5	8.1	11.9
	6	16.1	4.7
	7	13.5	7.1
	8	5.4	14.3
	9	2.7	16.6
Médiocre	10	2.7	14.3
		<hr/> 100.0	<hr/> 100.0

TABLEAU VI-4

SCHL: aide à la construction de logements, 1954-1966

	<i>Région atlantique</i>		<i>Ontario</i>		<i>Canada</i>	
	<i>Logements</i>		<i>Logements</i>		<i>Logements</i>	
Terminés	97,021	% du total terminé	666,954	% du total terminé	1,734,664	% du total terminé
Prêteurs autorisés	9,731	10.0	241,491	36.3	426,675	24.6
Prêts directs	9,421	9.7	79,872	12.0	238,283	13.7
Subventions (fédérales et provinciales)	3,602	3.7	24,379	36.5	49,219	2.84
Total ayant bénéficié de la LNH	22,754	23.4	340,562	51.9	702,568	40.5

Nota: L'expression "subventions" vise les logements bénéficiaires de prêts accordés en vertu de la Loi nationale sur l'habitation et ceux qui ont fait l'objet de dispositions prises par le gouvernement fédéral et le gouvernement des provinces.

Les raisons qui font que cette dernière n'a pas bénéficié au même degré que les autres parties du Canada de l'aide pouvant être obtenue de la SCHL sont de plusieurs ordres. Si les prêts dits autorisés ont fait si piètre figure, cela peut s'expliquer en partie par le manque d'institutions, de sociétés d'assurances ou de fiducie portées à s'occuper d'hypothèques dans la région atlantique. Mais les prêts directs eux-mêmes, que ménagent les bureaux de la SCHL, sont restés en deçà des moyennes nationales. C'est un manque qu'explique probablement l'application de normes conçues à l'intention des grands centres urbains et peu en rapport avec les caractéristiques propres à la région.

Tout laisse supposer, cependant, que la cause première du mince pourcentage de logements construits avec l'aide de la SCHL est l'insuffisance du niveau de revenu de la population de la région atlantique. Selon les règlements découlant de la LNH, une famille ne doit pas consacrer en fait de paiements (hypothèques, impôts, intérêts, assurances), plus de 27 p. 100 de son revenu. Ce dernier se définit par le salaire du chef de famille, plus 20 p. 100 du salaire de l'épouse. Or, les revenus moyens de la région sont nettement inférieurs à ceux du reste du Canada et nombreuses, assurément, sont les familles que les normes en question mettent dans l'impossibilité d'acquérir une maison par l'entremise de la SCHL.

Même si l'on a eu relativement peu recours à l'aide de la SCHL, cela n'a pas sensiblement influé sur le taux de construction de logements dans la région. On trouvera au tableau VI-5 l'indication de ce taux, calculé pour un accroissement de population de 1,000 habitants.

Il est clair que les activités de la SCHL n'ont eu sur le taux de construction qu'une incidence négligeable. Évalué en fonction de l'accroissement de la population, ce taux est le même pour une province comme l'Ontario où l'aide de la SCHL joue sur plus de la moitié des logements neufs que dans la région où l'aide n'a porté que sur 20 p. 100 des nouvelles constructions. Ce qu'a fait, en somme, la SCHL, ce fut d'aider les régions prospères du Canada à construire de meilleurs logements, mais pas en plus grand nombre.

Comment se fait-il qu'une région pauvre, exclue pour cela même de l'aide hypothécaire fédérale, où l'industrie de l'habitation en est encore, de surcroît, à rechercher sa maturité, et où les institutions prêtant sur hypothèques font défaut, puisse bâtir des logements à peu près au même rythme que le reste du Canada? Le tableau VI-6 nous indique une façon.

TABLEAU VI-5

Construction de logements par 1,000 habitants
1954-1966

	<i>Accroissement de la population</i>	<i>Logements construits</i>	<i>Logements construits par 1,000 habitants de plus</i>
Canada	4,727,880	1,735,664	367
Région atlantique	265,600	97,021	365
Ontario	1,845,800	666,954	361

TABLEAU VI-6

Logements construits en 1960 et pendant les
5 premiers mois de 1961

		<i>Logements construits</i>	<i>Ayant des toilettes avec chasse d'eau</i>	<i>Chauffés avec calorifère</i>	<i>Nécessitant des réparations importantes</i>
Région atlantique	Nombre %	11,252	6,961 61.5%	6,555 58.1%	532 4.72%
Ontario	Nombre %	55,253	50,611 91.3%	50,847 91.8%	588 1.06%
Canada	Nombre %	168,175	142,394 84.7%	136,357 81.1%	3,408 2.02%

Il y avait dans la région, en 1961, des maisons qui n'avaient pas 17 mois d'existence, dont 40 p. 100 n'avaient ni toilettes avec chasse d'eau, ni calorifère contre 8 p. 100 environ en Ontario et 15-20 p. 100 dans l'ensemble du Canada. Il en coûte beaucoup moins, de toute évidence, de construire une maison sans toilettes et n'ayant, pour tout chauffage, qu'une cuisinière. On ne saurait s'y risquer dans les grands centres urbains où des normes élaborées sont de rigueur et où l'on est soumis à de sévères inspections de logement. On peut le faire dans les petites villes et dans les régions rurales. Il est bon de rappeler qu'une forte proportion de la population de la région vit à la campagne ou dans de petites collectivités. Pourquoi et qu'en résulte-t-il? Est-ce parce que les gens vivent à la campagne ou dans de petites collectivités qu'ils se satisfont de maisons de piètre qualité? Ou choisissent-ils de vivre dans ces lieux parce qu'il n'y a que là qu'ils puissent se loger à un prix en rapport avec les ressources dont ils disposent? Ce dernier point est sans doute vrai, car, jusqu'ici, tout porte à le croire: ce long trajet pour se rendre au travail, l'habitation à la campagne sans qu'on ait, sur place, des possibilités d'emploi ou de travail, outre que la poussée des centres urbains est généralement lente et la population rurale non agricole est encore nombreuse. Quand on se bâtit une maison à la campagne ou dans une petite ville, il y a toujours moyen de réduire les frais en mettant soi-même la main à l'ouvrage. Si la charpente est plus ou moins bien équilibrée et que la tuyauterie soit inexistante, il n'y a pas à redouter qu'un inspecteur vienne faire cesser la construction. Le financement peut ainsi se limiter à l'achat de matériaux chez le fournisseur local, qu'on paiera quand ce sera possible, et, avec le temps, une mesure d'une pièce ou un sous-sol peut se transformer en un logement tout à fait acceptable.

Y a-t-il d'autres solutions en vue? On ne peut pas dire que la construction subventionnée ait connu, dans la région atlantique, un taux supérieur à celui de l'ensemble du Canada; en tout cas, il est loin d'être à la hauteur des besoins. Quant à la maison prévue en vertu de la LNH, son prix est hors de portée, nous l'avons vu, pour la plupart des familles. On entrevoit bien un remède, qui consisterait à doubler, voire à tripler le nombre des occupants du logement urbain existant, mais c'est aller tout droit à une multiplication des taudis.

Ne fût-ce que les contraintes exercées par le niveau des revenus et les normes minimales qui accompagnent l'habitation, tant du point de vue de la qualité que de la densité, les problèmes du logement urbain ne comportent pas de solution facile. Mais il faut en trouver une, sinon il n'y a pas à espérer que les centres urbains de la région atlantique se développent plus rapidement dans le futur qu'ils ne l'ont fait dans le passé.

Services communautaires

Un index des services communautaires a été construit à l'intention des mêmes villes de plus de 5,000 habitants à qui l'index du logement avait fait une place. On peut voir, au tableau VI-7, les cinq variables qu'utilise l'index. Notons que l'index du logement lui-même, en tablant sur les égouts et aqueducs municipaux, attirait déjà l'attention sur les services communautaires. C'est l'information dont on disposait qui a naturellement déterminé le choix des variables du tableau VI-7. Une partie de cette information n'a peut-être pas la précision de celle que l'index du logement doit au recensement, mais elle est plus à jour. Sans doute, d'autres variables auraient pu être utiles, mais la grande difficulté a été de rassembler des variables sur lesquelles toutes les villes avaient des indications à fournir. Même pour celles qui ont été finalement retenues, il est arrivé que certaines villes, de Terre-Neuve le plus souvent, n'avaient aucune espèce d'information à offrir aux enquêteurs. En de pareils cas, c'est la médiane de la variable qui a été attribuée à la ville. La variable: nombre de décès de nouveau-nés et enfants mort-nés par mille naissances, n'est à tout prendre qu'une grossière évaluation du niveau où se situent les services de santé disponibles. Il en va de même, sur le plan de l'éducation, de la variable: nombre d'élèves par enseignant. Il est particulièrement regrettable qu'il ait été impossible de recueillir des données pouvant conduire à des comparaisons sur les installations au service des loisirs.

L'index des services communautaires s'inspire largement de celui du logement. Les résultats définitifs sont consignés au tableau VI-8 où viennent se ranger les villes selon leur activité dans le domaine des services communautaires. Le classement auquel aboutit l'index des services communautaires recoupe de très près celui de l'index du logement. Dans un cas comme dans l'autre, Oromocto se place en tête, cependant que d'autres villes du Nouveau-Brunswick obtiennent de bonnes marques. On ne peut pas faire aux notes accordées aux villes de Terre-Neuve la même confiance qu'aux notes conférées aux villes des autres provinces, à cause du recours trop fréquent à la médiane. Il est assez vraisemblable que Channel-Port-aux-Basques, Corner Brook et Windsor se situent trop haut dans le classement et que, d'autre part, Gander et Grand Falls s'y situent trop bas. Parmi les villes pauvrement organisées en services communautaires figurent les villes minières de la Nouvelle-Écosse, ainsi que Windsor, à Terre-Neuve. D'ailleurs, ces villes ne figuraient pas bien du point de vue du logement.

L'influence que peuvent avoir des logements et des installations communautaires de piètre qualité sur les habitants actuels ou possibles d'une localité est très mal connue. Des "conditions avilissantes" traduisent bien l'état psychologique d'une collectivité en voie de dégradation. Il est bien certain que lorsque le logement et les installations communautaires sont déficients, le renouveau ne peut aller que s'estompant.

Le logement et les installations communautaires sont en fait les deux volets d'un même tableau. C'est à la qualité du logement que se mesure la qualité de l'environnement immédiat, celui qu'englobent les "quatre murs" et ce sont les services communautaires qui donnent son prix à l'environnement urbain. Le logement en lui-même est partie constituante des services de la collectivité et il suffit que des maisons plus ou moins délabrées bordent une bonne route, un bon trottoir, pour que ceux-ci perdent aussitôt de leur valeur. Il s'exerce donc, entre le logement et la collectivité, une interaction dont il faut tenir compte chaque fois qu'on s'attaque au problème du logement, notamment à celui de l'habitation bon marché.

TABLEAU VI-7

Services communautaires

Centre	Pourcentage de rues as- phaltées	1963-1965		Enlève- ment des ordures: fréquence par semaine	Élèves par ensei- gnant	Assurances: classement de l'Office national
		Décès de nouveau- nés + enfants mort-nés ^a				
		Nombre	Nombre par 1,000 naissances			
<u>Terre-Neuve</u>						
Channel-Port- aux-Basques	88.2	16	37.8	2 fois	25.1	S.O.
Corner Brook	45.2	86	34.3	2 fois	27.3	S.O.
Gander	90.0	22	32.0	2 fois-1'été	30.5	S.O.
Grand Falls	-	25	41.4	1 fois	27.3	S.O.
Saint-Jean	67.6	197	32.2	N.D.	25.8	S.O.
Stephenville	71.4	19	21.6	1 fois	28.2	S.O.
Windsor	41.7	26	37.1	S.O.	27.5	S.O.
<u>Île-du-Prince-Édouard</u>						
Charlottetown	97.1	44	36.4	2 fois-1'été	20.8	Classe 6
Summerside	83.0	25	23.5	1 fois-1'hiver 1 fois	21.2	Classe 6
<u>Nouvelle-Écosse</u>						
Amherst	57.9	23	33.7	1 fois	27.2	Classe 6
Dartmouth	57.3	108	21.3	1 fois	26.5	Classe 6
Glace Bay	76.9	75	44.6	1 fois	28.9	Classe 6
Halifax	70.2	152	25.0	1 fois	24.6	Classe 4
Kentville	77.3	14	25.7	1 fois	22.7	Classe 6
New Glasgow	70.0	17	29.9	1 fois	32.1	Classe 7
New Waterford	70.4	26	31.7	aucun	29.0	Classe 8
North Sydney	45.5	27	33.0	1 fois	27.2	Classe 8
Springhill	31.8	10	30.4	aucun	28.3	Classe 7
Stellarton	80.3	9	30.2	1 fois	31.6	Classe 8
Sydney	83.0	55	22.9	1 fois	29.5	Classe 6
Sydney Mines	57.8	25	32.5	1 fois	34.6	Classe 4
Truro	48.9	16	17.7	1 fois	20.8	Classe 5
Yarmouth	67.6	19	31.7	S.O.	26.3	Classe 6
<u>Nouveau-Brunswick</u>						
Bathurst	68.6	11	24.1	2 fois	25.0	Classe 5
Campbellton	73.9	18	24.0	1 fois	23.0	Classe 4
Chatham	90.0	25	31.3	aucun	23.8	S.O.
Dalhousie	82.7	16	33.4	1 fois	25.2	Classe 4
Edmundston	95(approx.)	30	36.7	1 fois	23.6	Classe 4
Fredericton	90.0	41	23.6	2 fois-1'été	27.0	Classe 4
Lancaster	80.1	21	22.6	1 fois	28.9	Classe 5

Tableau VI-7 (suite)

Centre	Pourcentage de rues as- phaltées	1963-1965 Décès de nouveau- nés + enfants mort-nés ^a		Enlève- ment des ordures: fréquence par semaine	Élèves par ensei- gnant	Assurances: classement de l'Office national
		Nombre	Nombre par 1,000 naissances			
Moncton	70.0	64	21.3	1 fois	36.3	Classe 4
Newcastle	68.2	11	24.1	aucun	21.6	Classe 4
Oromocto	97.4	16	15.5	2 fois-1'été	22.6	Classe 3
Saint-Jean	85.6	109	25.9	1 fois	25.8	Classe 3
Médiane	71.4		30.3	1 fois	26.8	Classe 6

Sources: Col. 1 - Terre-Neuve - *Newfoundland Town Inventories*, 1967.
 Île-du-Prince-Édouard - Greffiers municipaux, 1967-1968.
 Nouvelle-Écosse - Ministère du Commerce, rapports des comtés.
 Nouveau-Brunswick - Projet ARDA 4031, Community Inventory Survey,
 exception faite de Bathurst, Campbellton, Dalhousie et Edmunds-
 ton. Étude due au Service de recherches et de développement du
 Canadien-National, Montréal.

Col. 2 - Statistique démographique, 1963, 1964, 1965, BFS.

Col. 3 - Terre-Neuve - *Newfoundland Town Inventories*, 1967.
 Île-du-Prince-Édouard - Greffiers municipaux, 1967-1968.
 Nouvelle-Écosse - Ministère du Commerce, rapports des comtés.
 Nouveau-Brunswick - Projet ARDA 4031, Community Inventory Survey,
 excepté Campbellton. Bureaux du conseiller économique, province
 du Nouveau-Brunswick, Fredericton (N.-B.), juillet 1965.

Col. 4 - Terre-Neuve - Liste des écoles de Terre-Neuve, 1964-1965 - Publi-
 cation provinciale.
 Île-du-Prince-Édouard - Ministère de l'Éducation, Charlottetown
 (Î.-P.-É.), 1967-1968.
 Nouvelle-Écosse - *Directory of School Sections and Schools in
 Operation 1965-1966*. Ministère de l'Éducation, Halifax, 1965.
 Nouveau-Brunswick - Projet ARDA 4031, Community Inventory Survey.

Col. 5 - Île-du-Prince-Édouard - *Board of Insurance Underwriters*, Char-
 lottetown (Î.-P.-É.), 1968.
 Nouvelle-Écosse - Ministère du Commerce, rapports des comtés.
 Nouveau-Brunswick - *Board of Underwriters*, Saint-Jean (N.-B.).

^a Décès de nouveau-nés = qui se produisent dans les 28 jours qui suivent la nais-
 sance.

Mort-nés = morts foetales après 28 semaines, ou plus, de gestation.

TABLEAU VI-8

Valeurs attribuées dans l'index des services communautaires

<i>Terre-Neuve</i>	<i>Nouvelle-Écosse</i>	<i>Nouveau-Brunswick</i>	<i>Île-du-Prince-Édouard</i>	<i>Rang sur la carte 9</i>
		Oromocto	9	
		Fredericton	15	
		Bathurst	16	"Bon"
		Campbellton	18	
		Saint-Jean	18	
Channel-Port-aux-Basques	19		Charlottetown	19
			Summerside	19
		Edmundston	20	
	Halifax	21	Newcastle	21
	Truro	21		
	Kentville	22	Dalhousie	22
Gander	23		Lancaster	23
Stephenville	24	Sydney	24	"Moyen"
			Chatham	25
Corner Brook	26	Dartmouth	26	
Saint-Jean	27	Yarmouth	27	
Grand Falls	30		Moncton	27
	Amherst	31		
	Glance Bay	32		
	New Glasgow	32		
Windsor	34	Stellarton	34	"Médiocre"
	North Sydney	36		
	New Waterford	36		
	Springhill	38		
	Sydney Mines	39		

La classe pauvre n'a devant elle, en matière de logement, qu'un petit nombre de solutions et, d'ordinaire, ces solutions se heurtent à la précarité des revenus, comme aux normes minimales imposées en fait de qualité et de densité. On s'est plu à dire que, si les revenus s'élevaient assez, il n'y aurait plus de problème de logement. En théorie, chacun serait en mesure de louer ou d'acquérir un logement convenable. En réalité, c'est plus une vue de l'esprit qu'une solution véritable. Le niveau de vie de la région métropolitaine de Toronto monte au rythme le plus rapide qui se puisse concevoir dans l'économie canadienne; or ce rythme même, que n'a pas suivi la production de logements à bon marché, n'a réussi qu'à y intensifier le problème de l'habitation. La question se pose: si la métropole la plus opulente du Canada ne peut résoudre ses difficultés de logement sans recourir à des mesures spéciales, comment espérer que la région atlantique viendra à bout des siennes, simplement en relevant le niveau moyen des revenus de la population? Qu'un tel relèvement soit indispensable, c'est bien possible, mais qu'il suffise, à lui seul, à racheter la qualité du logement, rien n'est moins certain.

On a montré plus haut comment la région s'efforçait de résoudre la question du logement bon marché: en sacrifiant la qualité. Malheureusement, outre les épreuves qu'inflige aux familles en cause une construction de basse qualité, il se produit un autre effet: la collectivité qui est en voie de création laissera toujours à désirer, si tant est qu'elle réussisse à se former. Ce n'est pas seulement en sacrifiant la qualité de la construction qu'on parvient à réduire le coût du logement, c'est aussi en sacrifiant la qualité des installations communautaires. Il n'y a pas de terre à bâtir meilleur marché que celle des endroits écartés, où les services n'arrivent pas. S'installer dans un îlot de taudis est comparativement coûteux. Car, à supposer que le taudis soit sans valeur aucune, le terrain sur lequel il s'élève, a d'ordinaire, de par sa situation, une valeur relativement élevée. Devenu vacant, on peut toujours en faire un parc à autos, un dépôt, y installer des bureaux, ou le destiner à tout autre usage urbain. Dans un endroit rural isolé, la terre ne sert guère qu'à la culture ou à l'exploitation forestière. Voilà pourquoi sa valeur oscille entre \$10 et \$25 l'acre, avec, bien entendu, des impôts municipaux à l'avenant. Mais ces bas prix ne font que montrer l'indigence du milieu. On ne peut pas s'attendre à y trouver l'eau comme en ville, ni les égouts. La route risque fort d'être en mauvaise condition, avec une chaussée et des remblais mal entretenus (à moins qu'il ne s'agisse d'une grande voie de communication provinciale). Souvent les écoles seront éloignées ou vétustes, quelquefois les deux. Enfin, l'endroit ne facilite jamais la découverte d'un emploi, parce qu'on y vit trop à l'écart des centres prospères et que ceux qui se situent à proximité sont, ou stagnants, ou voués à la décadence. S'il en allait autrement, la terre cesserait d'y être bon marché.

Cette façon de résoudre le problème du logement à bas prix est aux antipodes du développement urbain. Elle prolonge l'environnement rural là où les fondements de l'emploi rural ont cessé d'exister et n'est pas faite pour inculquer à la population la formation et l'état d'esprit qui peuvent l'assimiler à la société industrielle moderne.

La solution du problème nous ramène, en fait, à l'alternative suivante: surpeupler les maisons de plus bas prix, c'est-à-dire les taudis, ou accroître le volume bâti à coups de subventions. C'est une situation inéluctable. Certes, les villes de la région ont besoin de grandir, en population comme en étendue, si elles veulent se hisser à l'échelle où les services spécialisés, de loin le secteur économique qui offre le plus d'emplois, commencent à faire sentir leurs effets bénéfiques. La pépinière en hommes de toute ville en voie de développement est, par excellence, la zone rurale. Mais, pour une grosse part, les hommes qui vivent dans cette dernière sont d'ores et déjà à mi-chemin de la ville, détachés, à tout le moins, des activités de base terriennes; il peut même arriver que leur travail se trouve à la ville. Il est certain que ces gens ne devraient pas s'en aller à la ville si c'est pour y habiter des taudis. Le logement social est plutôt rare, et l'idée de s'entasser dans des logements à louer n'est pas plus attrayante pour des gens habitués à vivre chez eux à la campagne qu'elle ne l'est pour la Commission d'étude sur le logement.

A en juger par les habitudes sociales du rural impécunieux, c'est la maison de type familial qui répondrait le mieux aux besoins. Mais, pour peu qu'elle satisfasse, en qualité, aux exigences du milieu urbain et se situe convenablement par rapport aux occasions possibles d'emploi urbain, une maison de ce genre est certainement d'un prix élevé.

Une opération que préconise la Commission d'étude sur le logement porte en elle la promesse d'un logement à plus bas prix, c'est-à-dire le groupement des terrains. La valeur du terrain est inhérente au développement de ce dernier,

c'est-à-dire aux services municipaux qu'il reçoit: eau, égouts, routes, écoles, etc. Aux abords immédiats d'une zone métropolitaine en voie de développement, une terre non aménagée peut toujours espérer capitaliser les avantages économiques qui s'attachent à sa situation topographique. S'il vient s'intégrer à un développement résidentiel, l'endroit aura accès aux possibilités d'emploi de la ville comme aux services culturels, éducatifs et autres, qui sont l'apanage de tout centre métropolitain. La valeur réelle de la terre dépendra, en fait, de la situation de concurrence du lot auquel elle appartient par rapport aux autres terrains de même espèce. Si le lot est particulièrement bien situé, c'est-à-dire si les frais de transport relatifs à l'emploi et à l'obtention des services de la zone métropolitaine demeurent bas, les économies susceptibles d'être ainsi réalisées viendront, en quelque sorte, s'ajouter à la valeur du terrain. Si, d'autre part, il existe un certain nombre d'autres terrains disponibles, de qualité sensiblement égale, les prix auront tendance à fléchir. Ils monteront, au contraire, si les terrains susceptibles d'être exploités se font rares. Plus on s'éloigne de la ville, plus la quantité de terrains à potentiel urbain augmente rapidement; c'est ainsi que, même pour une ville faisant face à la mer, l'indice d'augmentation équivalait à la moitié du carré de la distance, cette dernière étant calculée à partir du centre même de la localité. Il faut dire qu'il y a, en fait, plus de terres pouvant servir au développement urbain qu'on n'est en mesure d'en développer, en quelque temps que ce soit. Le moment imparti au développement urbain et le choix des emplacements sur lesquels il s'exerce sont complètement sous le contrôle de l'administration municipale en cause ou du corps administratif chargé de construire les grand-routes, les canalisations d'eau principales, les égouts, etc. La fourniture de ces services peut être assimilée au procédé industriel en vertu duquel la matière brute est transformée en produit fini, c'est-à-dire que, dans ce cas-ci, la terre non aménagée devient une terre prête à bâtir, pour le bénéfice des futurs résidents, de l'industrie ou du commerce. Dans ce procédé industriel, la municipalité joue un rôle assez particulier, même si ce rôle est consacré par l'usage. Elle agit, en somme, en sous-traitant, puisque la matière brute, autrement dit la terre à développer, échappe à son contrôle. La dépense entraînée par le procédé industriel, c'est-à-dire par la mise en place des services publics indispensables, est couverte, en tout ou en partie, par la municipalité, encore qu'on se soit efforcé, récemment, d'en attribuer une tranche plus importante aux lotisseurs.

On se prend à penser à un meunier qui, ayant moulu le blé d'un cultivateur, le lui remet sous forme de farine en n'exigeant, pour prix de ses services, que de rentrer dans ses frais, voire de moins encore. Mais, dans notre analogie, cultivateur et consommateur sont copropriétaires du moulin, ce qui justifie assez que ce dernier fonctionne à un coût nominal. Quoi qu'il en soit, les chances d'améliorer le produit ne peuvent être qu'aléatoires tant que la matière brute et l'étude du marché ne tombent pas sous le contrôle du moulin.

On peut donc assimiler le lotissement municipal à un désir d'intégration progressive et régressive en vue d'obtenir un meilleur contrôle sur la matière première, le produit et les pratiques de mise en marché.

La plus-value que comporte le procédé de conversion en faisant passer une terre inculte à l'état d'espace aménagé est considérable. Une récente étude faite aux États-Unis utilise des données de la FHA (Administration fédérale de l'habitation) selon lesquelles "la plus-value de la terre aménagée par rapport aux prix de la terre arable (moins les coûts d'amélioration) était, en 1964, de l'ordre de 892 p. 100, cependant que les données établies par la NAHB (Association nationale

des constructeurs de maisons) parlent de 1,875 p. 100¹". Le tableau VI-9 apporte une image composée basée sur les deux groupes de données.

L'image en question s'appuie sur toutes les villes des États-Unis, donc sur un très grand nombre de subdivisions. Il en est où le facteur plus-value ne semble pas avoir joué, peut-être parce que les centres urbains en cause n'ont connu aucune espèce d'expansion, ou parce que le constructeur privé s'est mépris sur les points où porterait l'installation des services publics, ainsi que sur le déroulement de l'opération en général. Que le terrain à développer soit aménagé par une municipalité ou par un gouvernement, la démarche ne comporte aucun risque, puisque l'un et l'autre restent maîtres de décider du lieu et de la date où seront fournis les services publics. Le seul risque est que le centre urbain lui-même ne prenne aucun essor.

Le coût du terrain est un élément important du coût de la construction; il s'accroît, en fait, beaucoup plus rapidement que ce dernier. "Alors que les coûts de la construction au Canada se sont élevés, dans l'ensemble, de quelque 80 p. 100 entre 1951 et 1968, le prix du terrain aménagé a monté en flèche de presque 240 p. 100 pendant le même temps. Dans la région métropolitaine de Toronto, par exemple, cet état de fait est devenu le grand problème²." C'est la raison pour laquelle la Commission d'étude sur le logement a émis les propositions suivantes:

"Municipalités et autorités régionales devraient avoir pour politique permanente d'acquérir, d'aménager et de vendre, sinon la totalité du terrain destiné au développement urbain du périmètre relevant de leur compétence, du moins une partie importante de ce terrain. De son côté, le gouvernement fédéral se devrait de ménager des prêts directs aux municipalités et aux autorités régionales, afin d'aider ces dernières à aménager le terrain destiné au développement urbain."

Une telle politique aurait pour effet d'éliminer la hausse de 1,147 p. 100 qu'établissait le rapport Schmid entre la terre qui passe de l'usage agricole à l'usage urbain et réduirait d'autant le coût de cette dernière. Toutefois, même si l'on élimine cette hausse d'origine spéculative, la valeur de chaque lot ne laisse pas d'augmenter sensiblement, à savoir du montant des frais afférents à l'installation des services municipaux. Dans l'étude Schmid, le coût moyen de ces services se chiffrait en 1964 à \$2,435 (voir le tableau VI-10).

A l'heure qu'il est, ce coût moyen est probablement plus élevé et peut se hisser à un niveau bien supérieur, si le terrain, comme c'est le cas dans tant de centres urbains de la région atlantique, n'est guère propice. Même au prix coûtant, les terrains à bâtir représenteraient encore, pour les pauvres, une forte dépense, si l'on songe au prix d'un lopin non aménagé à la campagne.

¹ A. Allan Schmid, *Converting Land from Rural to Urban Uses, Resources for the Future, Inc.*, Washington, 1968, p. 24.

² Rapport de la Commission d'étude sur le logement et l'aménagement urbain, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969. p. 37.

TABLEAU VI-9

Résumé du pourcentage de la plus-value nette du prix de la terre en friche et des lots aménagés par rapport aux coûts de la terre en culture, 1960 et 1964

Année	Pourcentage de la plus-value			Pourcentage de la plus-value			Écart étalon
	Prix	Écart	Moyenne	Prix	Écart	Moyenne	
Prix des lots aménagés (par lots)							
1960	\$2,477	s.o.	s.o.	\$2,857	0- 7,946 ^a	399	s.o.
1964	3,130	0-3,792 ^a	892	3,874	0-16,345 ^a	1,875	s.o.
Prix de la terre en friche (par acre)							
1960	s.o.	s.o.	s.o.	1,995	75-14,392	1,466	1,821
1964	s.o.	s.o.	s.o.	3,030	101-18,194	1,819	s.o.

s.o. = sans objet.

^a Pour quelques villes, la plus-value devient négative à cause de l'élévation constante des frais d'amélioration.

TABLEAU VI-10

Prix des terrains aux diverses étapes de la conversion
(tableau composé)

	\$ par acre
Valeur de la terre en culture (1964)	300
Prix accordé aux cultivateurs en vue du lotissement (1961)	1,332
Prix payés par les lotisseurs pour la terre en friche (1964)	3,030
Coût de l'amélioration (\$2,435 x 2.6 lots/acre)	6,331
Prix de vente des lots améliorés (1964) (\$3,874 x 2.6 lots/acre)	10,072
Total de la plus-value de la terre en culture (moins les frais d'amélioration)	3,441
Pourcentage de la plus-value par rapport à la valeur de la terre en culture 1,147 p. 100.	

Source: A. Allan Schmid, *Converting Land from Rural to Urban Uses. Resources for the Future, Inc.*, Washington, 1968, p. 26.

On pourrait, certes, subventionner ces frais afin que les parcelles à bâtir soient offertes à un plus bas prix. On pourrait, par exemple, utiliser le revenu possible des lotissements pour mettre sur le marché une plus grande quantité de lots à bas prix. La pratique courante, et qui n'est certes pas nouvelle, puisque maintes villes de l'Ouest, comme Edmonton, Calgary, Saskatoon, l'ont faite depuis des années, est de vendre au prix coûtant à tous les acheteurs les lots à bâtir. Cela signifie que la plus-value du lot ainsi vendu va plutôt à l'acquéreur qu'au lotisseur. De fait, tous les acquéreurs se trouvent à partager certains bénéfices sur un pied d'égalité. Si l'on vendait le gros de la terre, mettons 80 p. 100, au prix du marché, pour des constructions commerciales, des immeubles à appartements élevés ou des logements pour les gens de revenu moyen, le coût du terrain restant (20 p. 100) pourrait être réduit sensiblement.

Il ressort du tableau VI-10 que, si un organisme gouvernemental achetait du terrain d'un agriculteur, il lui suffirait d'en revendre 66 p. 100 au prix du marché pour qu'il recouvre le capital investi en développement, ce qui ferait passer 33 p. 100 de ce terrain à la construction bon marché, à un prix possible avoisinant zéro. A supposer qu'une municipalité eût acquis du terrain au prix normal consenti par les lotisseurs aux cultivateurs, le coût du développement, par acre, eût été de \$7,663. Dans ce cas, c'est 75 p. 100 du terrain qu'il faudrait revendre au prix du marché pour recouvrer le prix d'achat et les frais d'aménagement.

Vendu à des particuliers, le prix de ce terrain eût été d'environ \$3,000 ($\frac{\$7,663}{2.6 \text{ lots/acre}} = \$2,947$), et le profit en plus-value, d'à peu près \$900 (\$3,874 - \$2,947 = \$927). Dans le cas du terrain aménagé sur initiative gouvernementale, on peut aboutir, selon la politique de vente adoptée, à une distribution de la plus-value du terrain sur tous les acquéreurs, sans distinction, ou à l'utilisation de cette même plus-value afin d'aider à la résolution des problèmes qu'un développement rapide ne manque jamais de soulever.

Il est dérisoire d'espérer que les centres urbains constitueront des pôles d'attraction pour la population rurale pauvre, si l'on ne fait rien de spécial pour régler les problèmes du logement. Et c'est raillerie que de s'attendre que cette population vienne habiter les centres en voie de développement, si elle ne peut y trouver place qu'en doublant ou triplant la densité des logements existants, vrai moyen de contribuer à la déchéance urbaine et à la prolifération des taudis. Le logement social est d'un prix de revient trop élevé pour qu'il puisse engendrer de vastes ensembles à loyer, hors de portée de la classe rurale pauvre; d'ailleurs, ce logement s'édifie à un rythme qui ne saurait même satisfaire aux besoins de la population urbaine peu fortunée, sans compter la fraction de population qui vient de l'extérieur. Aucun doute là-dessus, si l'objectif est bien d'accélérer le mouvement qui s'accomplit vers les villes, force sera de résoudre le problème du logement bon marché dans tous les centres à croissance rapide.

CHAPITRE VII

RÉGIONS URBAINES DE LA RÉGION ATLANTIQUE

Comment définir la dimension d'une ville? Où la ville prend-elle fin? Quand se confond-elle avec la campagne?

Le coeur d'une ville est facile à reconnaître. Il se caractérise par les plus hauts bâtiments, la plus grande concentration de population et la circulation la plus intense. La densité des immeubles, de la population et de la circulation forment les caractéristiques d'une ville. Le coeur d'une ville est délimité par la distance raisonnable que peuvent parcourir les piétons. Il est essentiel que le secteur commercial central (SCC) soit à portée de marche à cause du grand nombre de points de départ et de destination et de la densité de l'intercommunication au sein de ce secteur central. C'est la nécessité de sauvegarder les avantages pratiques de la communication entre les personnes qui fait surgir un nombre toujours plus grand d'immeubles à bureaux dans un secteur restreint.

La densité semble donc constituer un des facteurs qui déterminent les limites d'une ville. Mais, comme la densité est le résultat et non la cause de l'expansion d'une ville, c'est sans doute la communication qui constitue la véritable caractéristique d'une ville et le facteur déterminant ses limites.

Les limites d'une ville sont établies en fonction de la rapidité et du fonctionnement du mode de transport le plus courant et par l'intensité et le dynamisme de la circulation.

La configuration de la ville peut être comparée à une immense enclave de circulation dont l'intensité atteint son point culminant dans le SCC pour aller en diminuant jusqu'à une intensité relativement faible aux limites de la ville. Ce qui détermine, en fait, les limites de la ville, c'est la possibilité de pouvoir s'y rendre quotidiennement. Le facteur temps constitue la plus importante contrainte dans ce cas: on estime à trois heures la durée maximale qui peut, ou doit être consacrée à la migration quotidienne. Dans les conditions les plus favorables, grâce aux autoroutes à accès limité, il est présentement possible de couvrir 75 milles en 90 minutes; ce rayon constituerait le potentiel absolu des limites physiques d'une ville. Une ville peut donc atteindre une superficie allant jusqu'à 150 milles de diamètre, calculée, il est vrai, à partir des extrémités des voies de circulation rapide, qui seraient disposées en forme d'étoile. Bien qu'il s'agisse là de la superficie possible que peut atteindre une ville (certaines villes, par exemple, Los Angeles, sont bien près de l'atteindre), la plupart des villes n'utilisent, en fait, qu'une petite partie de ce potentiel. Il est bien évident qu'il est plus efficace et plus économique d'accroître la densité des immeubles et de réduire ainsi le temps et les frais occasionnés par la migration quotidienne, ainsi que le coût des services. Le fait important est que les régions urbaines ont ce potentiel, et qu'on peut, au besoin, l'utiliser délibérément et sciemment pour renforcer le centre urbain.

Voyons, à titre d'exemple, la région urbaine de Toronto. Il est évident qu'Hamilton peut être considérée comme une importante banlieue industrielle de Toronto, et Kitchener-Waterloo, comme une banlieue industrielle de moindre importance. On peut même inclure Barrie et St. Catharines dans la région métropolitaine de Toronto, à titre de villes manufacturières spécialisées. Mais il est également évident que Kingston ne fait pas partie de la région métropolitaine de Toronto, pas plus que London ou Owen Sound. Ces villes sont situées au-delà de la limite raisonnable du rayon de migration quotidienne, du moins, dans les conditions actuelles du transport. Les distances qui séparent ces centres de Toronto sont les suivantes: Hamilton, 43 milles; Barrie, 57 milles; Kitchener, 68 milles; St. Catharines, 65 milles. London est à 124 milles de Toronto, Owen Sound, à 117 milles et Kingston à 156 milles. Dans le cas d'Halifax, la ville est située à 69 milles de Kentville, 62 milles de Truro et 65 milles de Lunenburg.

Il est donc possible d'atteindre la même intensité de communication entre les villes de Kentville, Truro et Lunenburg et la ville d'Halifax, que celle qui existe entre Barrie ou Kitchener - Waterloo et Toronto. Ce degré de communication n'était pas nécessaire dans le passé, et la qualité du réseau routier ne se prêtait pas à une intercommunication très intense. Mais, si les perspectives d'avenir veulent que Truro devienne une banlieue d'Halifax consacrée à l'industrie légère, que Lunenburg devienne son port de pêche et que Kentville soit sa banlieue spécialisée en industrie alimentaire, il va sans dire que des améliorations importantes devront être apportées à tout le réseau routier. Ces possibilités font partie du cours normal des événements et sont en train de se réaliser. Pour les villes de moindre importance, l'amélioration des communications permettrait de profiter davantage des services de haute qualité offerts à Halifax dans le domaine de l'approvisionnement, des loisirs, des soins médicaux, etc. Pour Halifax, cela signifierait un élargissement de la zone d'activité commerciale et la possibilité d'offrir des services plus variés et de meilleure qualité. L'amélioration des services à Halifax contribuerait à confirmer le rôle de métropole que cette ville joue en Nouvelle-Écosse, mais ne pourrait qu'empêcher l'expansion des services dans les villes de moindre importance. On ne pourrait pas s'attendre à voir des boîtes de nuit de luxe ou des courtiers en valeurs venir s'établir à Truro, même si sa population dépassait le seuil de rentabilité de ce genre de service. Truro deviendrait une banlieue spécialisée d'Halifax, tout comme Hamilton est une banlieue spécialisée de Toronto.

Un moyen sûr de hâter la croissance d'un centre au maximum est d'exploiter délibérément le potentiel urbain de la région environnante. Malheureusement, les structures plus ou moins caduques des municipalités empêchent souvent la poursuite d'un tel objectif, en contrecarrant la spécialisation des fonctions. L'impôt foncier ayant une part importante dans l'assiette fiscale des villes, Halifax verrait sans doute d'un mauvais oeil une promotion industrielle à Truro, cependant que Truro se consolerait mal de devoir abandonner à Halifax tout un centre d'affaires et d'immables commerciaux. A l'heure actuelle, la province est le seul organisme administratif qui puisse plaider en faveur de ce genre de région urbaine, planifier, prélever des impôts et réglementer à cette fin. Il ne sera sans doute pas facile de créer un tel organisme administratif étant donné qu'il serait appelé fondamentalement à fournir un service qui n'existe pas présentement, qui n'est pas nécessaire à l'heure actuelle, qui ne le sera que plus tard et seulement, alors, si on vise à porter au maximum le potentiel des centres de croissance.

Les tentatives d'aménagement de régions urbaines fonctionnelles à d'autres endroits n'ont pas été encourageantes. En Colombie-Britannique, le *Lower Mainland Regional Planning Board* était chargé de planifier pour l'ensemble de la région urbaine de Vancouver, et en Ontario, le *MTARTS (Metropolitan Toronto Area Regional Transportation Study)* a été créé en vue d'étudier la presque totalité de la région

urbaine de Toronto. Dans les deux cas, bien que ces organismes de planification aient établi avec précision la nature de la corrélation entre l'aspect fonctionnel et les réseaux de communication à l'intérieur de la région qui faisait l'objet de leur étude, ils ont été portés à réduire les dimensions des régions administratives après avoir délimité des districts régionaux qui auraient été vraiment fonctionnels. En Colombie-Britannique et en Ontario, la dimension et la puissance inhérente des régions urbaines dont les limites administratives eussent coïncidé avec les limites fonctionnelles, auraient créé des unités politiques susceptibles de concurrencer les gouvernements provinciaux eux-mêmes. Que la Colombie-Britannique et l'Ontario s'offrent le luxe de prendre des décisions politiques peu conformes à la logique et au principe d'efficacité, passe encore. Cependant, le besoin d'efficacité et la nécessité de profiter au maximum du potentiel relativement faible des régions urbaines des provinces de l'Atlantique font que la région ne peut se permettre un tel luxe.

Est-il possible de découvrir dans la région atlantique d'autres régions urbaines en train d'émerger? C'est intentionnellement que nous employons le mot "émerger". Les villes atteignent leur potentiel seulement lorsqu'elles s'agrandissent au point de devenir suffisamment attrayantes pour engendrer des communications intensives sur une certaine distance et lorsqu'il n'existe aucune ville concurrente offrant un niveau de services sensiblement égal à l'intérieur de leur rayon possible de communication.

Il n'y a pas de ville en Nouvelle-Écosse qui puisse concurrencer Halifax. En raison de l'écart entre le niveau des services offerts par Halifax et de celui que des villes de l'importance de Kentville, Truro et Lunenburg sont à même d'offrir, nous croyons que ces dernières pourraient être incorporées définitivement dans la zone d'activité de la région d'Halifax grâce à une amélioration rationnelle des communications et, en particulier, à l'aménagement de voies de transport rapides de première qualité utilisables en toutes saisons.

Un simple examen de la carte des zones d'activité commerciale (carte 6) fait ressortir l'une des raisons justifiant le bien-fondé d'une telle stratégie. On observe que la zone d'activité commerciale d'Halifax chevauche celles de Truro, Windsor et Bridgewater et qu'elle n'est pas loin d'atteindre celles de Kentville ou de Lunenburg. De toute évidence, la concurrence sévit présentement dans cette zone; nous proposons de hâter le succès du vainqueur éventuel en renforçant sa position.

En ce qui a trait aux autres régions urbaines éventuelles de la Nouvelle-Écosse, en particulier, à la zone industrielle du Cap-Breton et au complexe Pictou-Stellarton-New Glasgow, l'amélioration du réseau routier intra-urbain constitue le principal besoin en matière de communication. Les centres n'ont ni la dimension ni l'attrait voulus pour atteindre les limites maximales de leur rayon de communication. Sydney est présentement un centre de premier ordre, mais il n'existe pas de concurrents de moindre importance dans son rayon possible de communication. Le principal concurrent de New Glasgow est présentement Truro, mais ce sera éventuellement Halifax. Il est donc peu probable que New Glasgow puisse accroître considérablement sa zone d'activité commerciale. Cependant, en améliorant les communications internes à l'intérieur des groupes urbains de Sydney et de New Glasgow-Stellarton, de façon à leur permettre d'accroître leur spécialisation, on favoriserait chacune des municipalités qui composent le groupe en donnant à l'ensemble de la région urbaine le maximum d'attrait. La dérivation routière de Sydney et la route transcanadienne constituent un pas dans cette voie. Il est probable que l'amélioration la plus importante des communications internes dans l'avenir n'aura rien de physique, mais sera plutôt l'administration régionale projetée pour les deux centres.

Au Nouveau-Brunswick, les principales fonctions urbaines se partagent entre trois centres: Fredericton, qui est la capitale provinciale, Saint-Jean, entrepôt et centre manufacturier, et Moncton, centre ferroviaire et aérien, en même temps que centre de commerce en gros et de distribution. Saint-Jean, qui avait au départ un avantage marqué de population, assume les fonctions portuaires et manufacturières dont le développement est lent. Moncton progresse plus rapidement en raison de sa fonction de centre de commerce en gros et de transport par terre et par air, tandis que Fredericton a connu une croissance rapide dans les secteurs des services publics et de la défense nationale. Ensemble, les trois centres pourraient former une vaste région urbaine, mais la distance qui sépare Moncton des autres villes et des autres fonctions est malheureusement un peu trop considérable. Moncton est à 94 milles de Saint-Jean et à 113 milles de Fredericton, alors que ces deux dernières agglomérations sont seulement à 67 milles l'une de l'autre.

Aucun centre du Nouveau-Brunswick n'occupe la position dominante qui est celle d'Halifax en Nouvelle-Écosse. Il serait probablement vain de vouloir ajouter aux activités commerciales de Saint-Jean, puisque les marchés qui se développent le plus rapidement se situent à Moncton et à Fredericton. Les services implantés à Moncton seraient peu pratiques pour un grand nombre des clients de Saint-Jean. Bref, aucun centre n'a un avantage marqué sur les autres. Les trois centres bénéficieraient vraiment de l'amélioration des voies de communication qui les relient. Il est difficile de dire lequel des trois centres profiterait le plus d'une telle amélioration. On serait tenté d'opter pour Saint-Jean en raison de son importance; mais l'attrait qu'exerce Moncton sur le secteur prospère des services permet d'en douter.

La seule zone où Saint-Jean puisse espérer accroître sa domination dans le secteur des services est celle de l'ouest, en direction de St. Stephen; ce marché lui est cependant déjà acquis et il n'existe pas d'autres centres de service de premier ordre qu'elle puisse espérer supplanter. Au nord, le centre important le plus rapproché est Oromocto qui fait nettement partie de la zone d'activité de Fredericton dans le domaine des services. Ici, l'issue de la concurrence n'est pas aussi évidente qu'elle l'est dans le cas de Truro, Kentville, Lunenburg et Halifax. Saint-Jean est un centre plus important que Fredericton, mais l'écart qui existe entre l'un et l'autre n'est pas aussi marqué que dans le cas d'Halifax et cet écart diminue au lieu de s'accroître parce que Fredericton prospère plus rapidement en raison de l'expansion du secteur des services publics.

Moncton n'a pas de rivaux dans la partie est de la province. Ses services s'étendent déjà aux zones d'activité commerciale de Chatham et Newcastle; ils commencent à atteindre Amherst et si le mouvement se poursuit, ce centre sera bientôt à l'intérieur de la zone d'activité de Moncton.

Dans le nord du Nouveau-Brunswick, Edmundston n'a pas de concurrent à titre de principal centre de service. Au nord-est, Bathurst dispute à Campbellton le rôle de centre régional. Il semble évident que Bathurst possède l'avantage et qu'on devrait l'aider à assumer le rôle prépondérant et à améliorer la qualité généralement faible des services offerts dans le nord-est.

Dans l'Île-du-Prince-Édouard, il n'y a que deux centres: Charlottetown et Summerside. Le premier a nettement le dessus sur le second et, par suite de l'amélioration des voies de communication entre les deux agglomérations, Charlottetown empiète sur la zone d'activité commerciale de Summerside. La croissance des deux centres est limitée par les ressources mêmes de l'île et il est vraisemblable que, si la liaison avec le continent devenait plus facile, l'un et l'autre seraient dominés par Moncton.

Nous avons déjà étudié, dans un contexte différent, les régions urbaines de Terre-Neuve. Le centre dominant de la côte ouest est Corner Brook que Stephenville ne peut espérer concurrencer qu'à la faveur des avantages qu'elle retire de l'aménagement des immeubles de l'ancienne base américaine. Grand Falls-Windsor et Gander tentent toutes deux de dominer dans le centre de la province et ni l'une ni l'autre ne possède un avantage marqué sur l'autre. Par contre, les centres secondaires comme Lewisporte entrent rapidement dans leur zone d'activité commerciale.

Saint-Jean n'a pas de rival dans l'est de Terre-Neuve et sa position s'est renforcée grâce à l'amélioration des communications par suite du parachèvement de la route transcanadienne. A l'époque où la province entretenait surtout des relations commerciales avec l'Europe, l'emplacement de Saint-Jean était particulièrement avantageux. On n'est que trop porté, cependant, à surestimer les répercussions de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. En fait, l'Angleterre a cessé d'être le fournisseur principal de Terre-Neuve aux environs de 1890 et Copes estime qu'à la suite de l'entrée dans la Confédération, le Canada est devenu la source de 65 à 80 p. 100 des importations plutôt que d'environ 50 p. 100¹. Dans l'état actuel des choses, alors que les liaisons avec le Canada prennent une importance grandissante, Saint-Jean est susceptible de devenir de plus en plus périphérique. Néanmoins, 42 p. 100 de la population de l'île vivent dans la péninsule d'Avalon, et il est inconcevable que les immobilisations actuelles soient abandonnées au profit d'un nouvel emplacement sur la côte ouest.

¹ P. Copes, *St. John's and Newfoundland - An Economic Survey*. La Chambre de commerce de Terre-Neuve, 1961, p. 18.

CHAPITRE VIII

CONCLUSIONS

Nous avons étudié certains aspects des centres urbains de la région, à savoir: leur importance, leur croissance, leur fonction, leur zone d'activité commerciale, ainsi que la qualité de l'habitation et des services communautaires. Dans chaque cas, notre étude a porté sur des quantités mesurables. Ce faisant, nous sommes sans doute restés à l'écart de ce qui fait l'essence même des villes. Il nous a été impossible de décrire l'insouciance de Saint-Jean (T.-N.), la dignité de Halifax, la torpeur de Charlottetown, la vie rude et poussiéreuse de Sydney, ou l'apparence soignée de Lunenburg. Toute ville a son caractère, sa personnalité où se marient l'emplacement, la population, l'histoire, les matériaux qui ont servi à la bâtir, le climat, la fonction, ainsi qu'une multitude d'influences aussi difficiles à cerner qu'à évaluer. C'est ce caractère, cette nature unique, qui font qu'à moins de s'être vraiment assimilé à la vie de l'agglomération, aucun étranger ne peut espérer apporter des conseils utiles concernant la croissance et l'évaluation d'une ville donnée. Il appartient aux villes elles-mêmes de décider de la manière dont elles doivent s'agrandir, des nouvelles activités qu'elles peuvent entreprendre, ainsi que des routes internes et services municipaux qu'elles doivent aménager.

L'administration municipale est l'une des plus anciennes institutions créées par l'homme, et sa nécessité est plus évidente que jamais de nos jours. Les gouvernements supérieurs ne peuvent pas résoudre les problèmes particuliers des villes en n'étant pas sur les lieux. Il appartient aux villes elles-mêmes de résoudre ces problèmes. La meilleure contribution que puissent apporter les gouvernements supérieurs consiste à éliminer les obstacles à la solution des problèmes ou à créer un climat qui favorise la recherche active de solutions. La structure désuète de certaines administrations locales, ou l'existence d'un certain nombre d'administrations locales sur un territoire qui est visiblement une seule entité urbaine, constitue souvent un obstacle à ce genre de solution. Ces administrations locales sont habituellement des vestiges historiques d'organismes qui ont sans doute été utiles dans le passé.

L'autre genre d'obstacle à la solution des problèmes urbains est de nature financière. Les fonds municipaux doivent satisfaire un si grand nombre de besoins pressants que les villes sont souvent incapables, ou croient qu'elles ne peuvent pas se permettre de planifier parce que le problème n'offre pas un caractère d'urgence dans l'immédiat. Il n'y a pas, au Canada du moins, d'aide fédérale qui leur permette de planifier. Sans doute, les municipalités peuvent-elles, quand la province les y autorise, obtenir de la SCHL la moitié du coût affecté à la préparation d'un plan de rénovation urbaine. Mais cette aide ne s'applique qu'aux plans visant à rénover les quartiers de taudis d'une ville. Le gouvernement fédéral n'offre aucune aide financière pour la préparation de plans englobant l'ensemble d'une ville, pour la définition des priorités ou la nature, l'importance et l'emplacement des nouveaux aménagements. Il est essentiel que le gouvernement fédéral apporte une aide financière aux municipalités qui ont été désignées comme centres de

croissance susceptibles de s'agrandir considérablement au cours des prochaines années, afin de leur permettre de définir les problèmes qu'elles auront à affronter et d'élaborer des plans et des programmes à cette fin.

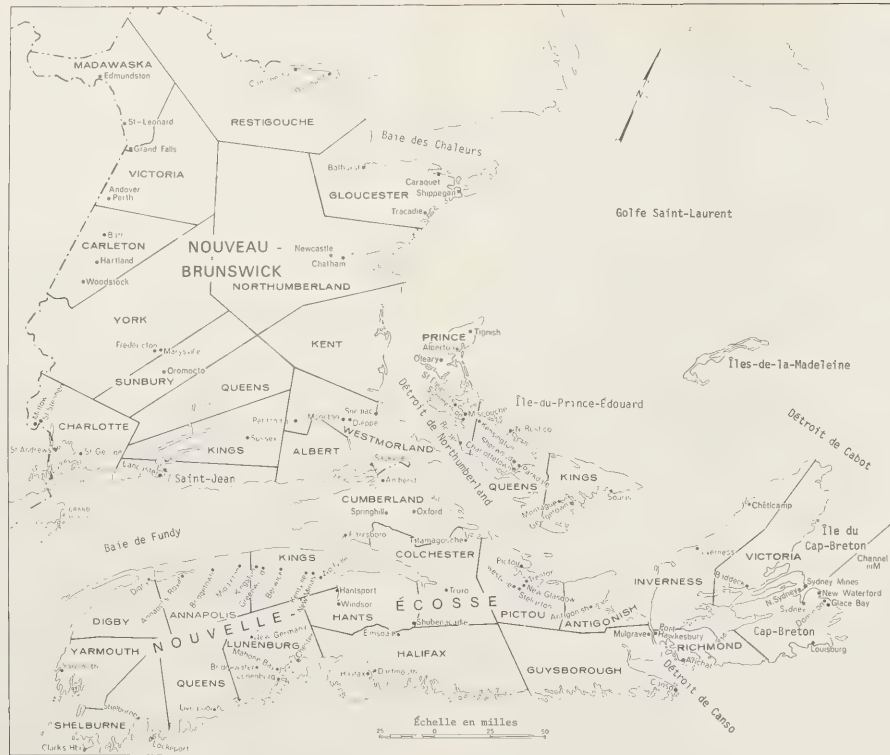
De plus en plus, à mesure que les distances diminuent, il devient évident que le centre urbain ne peut pas être considéré comme une entité isolée. La ville devient partie intégrante d'un système urbain plus important où l'ensemble dépend du fonctionnement de chaque partie. Ce que nous avons tenté de décrire, c'est le fonctionnement de ce système urbain, plus vaste, où chaque centre trouve sa place en même temps que sa fonction. Ces systèmes évoluent, ils ne sont pas plus stables que les villes elles-mêmes. Sous l'impulsion d'une technologie nouvelle, les villes assument de nouvelles fonctions, et leurs fonctions anciennes deviennent désuètes et disparaissent.

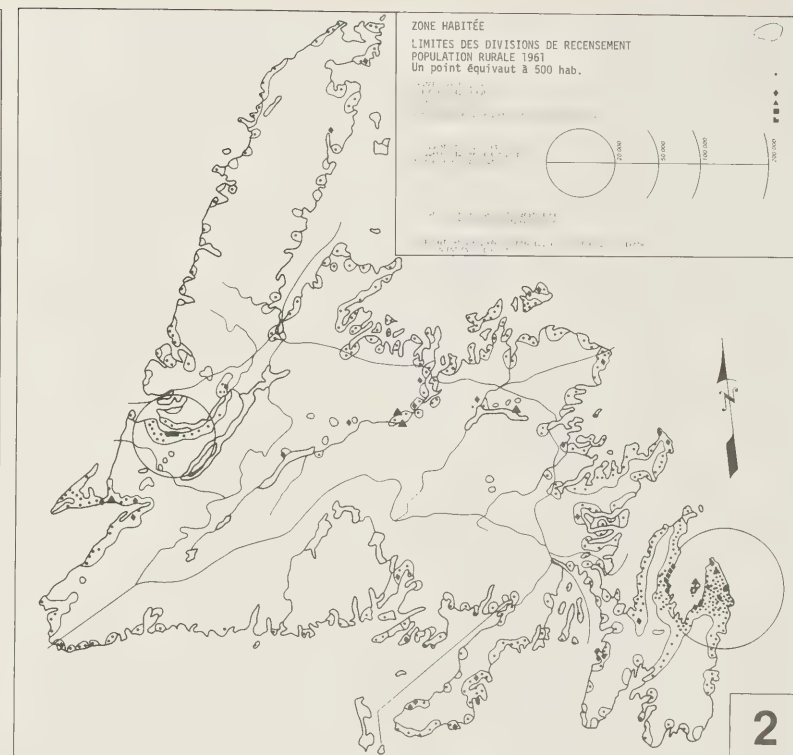
Les centres de croissance sont au goût du jour. Il n'y a rien là de bien nouveau. Ce qui est nouveau, c'est qu'on se soit décidé à voir dans cet essor une poussée naturelle du développement et à comprendre que le simple bon sens économique veut que l'on appuie les centres qui offrent les meilleures possibilités. Nous touchons ici à une cruelle réalité. Il est facile, dans le contexte d'une analyse, de juger que tel centre offre une possibilité de croissance et que tel autre n'en offre pas. Il s'agit tout au plus d'observer un phénomène qui se répète depuis que les villes existent. Mais le sort de la population est lié à celui des villes qui l'abritent. Le succès d'une entreprise commerciale, la valeur marchande d'une maison, la qualité même de l'existence sont déterminés dans une large mesure par la prospérité de la ville à laquelle les gens s'identifient et où ils se sont enracinés. Si la ville végète et se meurt, le capital placé dans une habitation, la rentabilité d'une entreprise commerciale et la qualité ou la disponibilité de l'enseignement se trouvent compromis. On n'offre présentement aucune compensation pour les pertes qu'il faut envisager. En fait, au moment même où la mobilité serait le plus souhaitable, on se trouve empêché de déménager parce qu'on ne peut pas recouvrer l'argent placé au cours de toute une vie en vendant sa maison ou son entreprise commerciale. Il ne faut pas s'étonner que les jeunes soient les personnes les plus mobiles; ils ne sont liés par aucune racine ou aucun investissement à une localité particulière. La fin soudaine et dramatique de villes comme Wabana, Springhill ou Elliot Lake est susceptible de déclencher un programme d'urgence d'une efficacité limitée en vue de soulager la misère. Mais pour chaque ville qui disparaît de façon dramatique, des centaines d'autres meurent lentement sans que personne y porte attention, si ce n'est ceux qui vivent cette lente agonie. Il est essentiel d'élaborer un programme visant à aider les habitants d'une ville en déclin, non seulement dans le cas de la fermeture soudaine et dramatique de certains centres fondés sur l'exploitation des ressources, mais aussi dans le cas des centaines d'autres qui sont appelés à mourir lentement. Tant qu'un tel programme n'aura pas été adopté, il existera un obstacle évident à la mobilité qui empêchera et compromettra les mesures rationnelles de relèvement de la classe défavorisée. Mieux vaudrait, à la longue, procéder rapidement aux ajustements nécessaires en sauvegardant le bien-être de la population, que d'essayer de prolonger l'existence de centres moribonds, en les dotant d'une école, d'un quai ou d'un bureau de poste. De telles installations ne constituent que des solutions temporaires qui ne suffisent pas à créer un centre rentable; ils servent tout au plus à détourner des fonds dont les collectivités en plein essor ont un besoin urgent. Les programmes de réaffectation des terres agricoles visent à éliminer les exploitations non rentables. Il faudrait un programme semblable pour les villes non rentables.

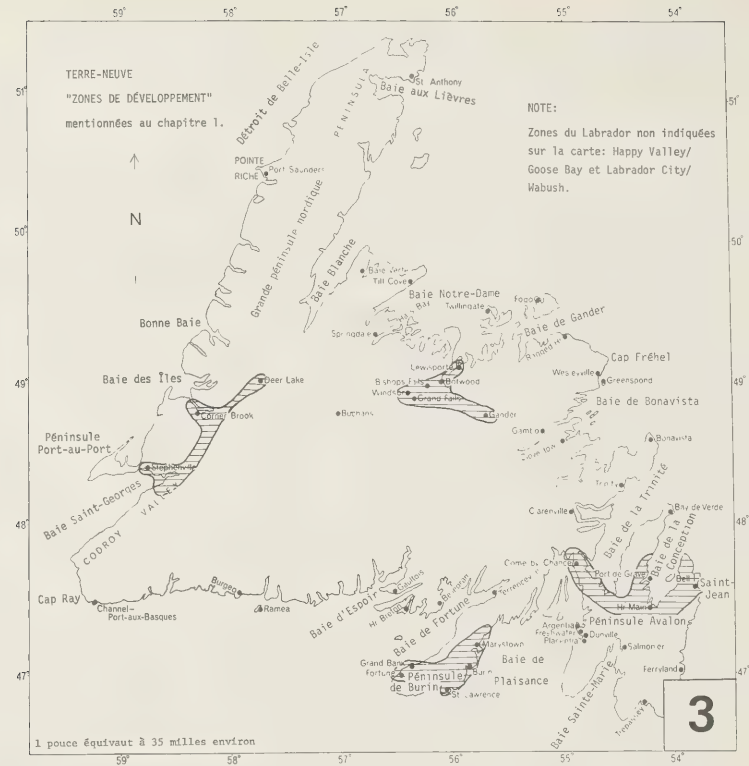
Pourcentages de la population active dans les secteurs industriels en 1961,
pour les centres érigés en corporations de plus de 5,000 habitants (1966)

Centre	Population en 1961	Population active totale	Agriculture	Forêt	Pêche et piégeage	Mines, pétrole	Total, fabriques	Constructions	Total, transport	Total, commerce	Finance	Total, services	Administration publique	Non spécifiée
<u>Île-du-Prince-Édouard</u>														
Charlottetown	18,318	6,708	0.7	0.1	0.1	-	10.0	7.6	12.2	21.7	3.8	31.6	10.0	2.2
Summerside	8,611	3,124	1.4	.03	1.6	.03	9.4	10.1	7.0	21.7	2.8	23.7	19.8	2.3
<u>Terre-Neuve</u>														
Saint-Jean	63,633	21,986	0.2	0.1	0.3	0.3	8.6	5.8	13.9	24.3	3.3	25.0	15.6	2.6
Corner Brook	25,185	7,309	0.3	1.2	0.4	0.2	29.5	7.8	13.2	22.0	1.9	17.4	4.1	2.0
Wabana	8,026	1,771	0.3	0.1	0.1	61.0	0.6	2.8	4.1	14.8	0.3	12.2	2.3	1.4
Grand Falls	6,606	2,085	.04	0.5	.04	0.1	47.1	4.6	5.9	17.7	3.0	13.2	3.3	2.4
Stephenville	6,043	1,771	-	0.2	0.1	0.2	2.7	7.9	7.1	14.5	2.4	15.6	47.5	1.8
Gander	5,725	1,773	0.2	0.1	0.1	0.1	1.1	4.7	21.8	15.6	0.4	11.0	2.6	2.7
Windsor	5,505	1,246	0.6	3.0	-	0.9	30.6	17.8	8.9	21.4	0.4	11.0	2.6	2.7
Channel-Port-aux-Basques	4,141	1,113	-	-	0.9	0.2	4.1	4.7	57.9	14.9	0.7	10.0	5.1	1.5
<u>Nouvelle-Écosse</u>														
Halifax	92,511	41,727	0.1	.03	0.1	0.1	8.9	3.4	11.0	16.8	4.3	24.6	29.0	1.6
Dartmouth	46,966	16,137	0.2	.02	0.2	0.2	13.4	5.3	7.8	15.2	3.9	16.7	35.6	1.5
Sydney	33,617	11,147	0.2	0.1	.01	1.2	31.7	4.0	10.6	18.2	2.6	22.0	7.9	1.3
Glace Bay	24,186	6,952	0.3	0.1	1.1	37.6	6.3	3.2	7.6	14.4	1.7	19.6	6.8	1.4
Truro	12,421	4,669	0.9	0.7	0.1	0.1	17.9	5.3	14.5	23.3	4.1	23.9	7.7	1.6
Amherst	10,788	3,739	0.9	0.2	0.1	0.9	25.5	7.7	8.0	21.5	4.1	24.3	5.6	1.3
New Waterford	10,592	2,869	.03	.03	0.1	56.0	2.3	2.2	3.5	12.3	1.4	15.3	5.9	1.0
New Glasgow	9,782	3,004	0.3	0.9	0.1	1.6	20.4	6.1	11.5	23.6	4.0	23.8	6.1	1.6
Sydney Mines	9,122	2,430	0.3	0.3	0.2	38.6	5.6	3.0	9.5	15.3	2.1	17.1	6.1	2.2
North Sydney	8,657	2,462	0.7	0.1	0.4	4.3	9.5	3.6	32.4	16.3	2.1	20.8	7.7	2.2
Yarmouth	8,636	2,882	1.2	0.1	1.7	.03	22.3	5.4	10.6	22.4	3.0	23.5	7.3	2.3
Springhill	5,836	1,284	1.3	0.8	0.1	7.0	6.1	5.2	6.0	21.5	2.0	23.7	9.9	16.4
Stellarton	5,327	1,458	0.3	0.5	0.1	12.3	15.4	5.7	18.4	17.5	2.2	19.6	4.9	3.1
Kentville	4,612	1,720	1.9	0.1	-	0.2	8.3	5.7	14.3	26.4	4.4	27.4	10.5	1.5
<u>Nouveau-Brunswick</u>														
Saint-Jean	55,153	20,367	0.2	0.1	0.2	0.0	19.1	6.0	14.0	21.7	4.1	24.0	8.0	2.4
Moncton	43,840	16,148	0.4	0.1	0.0	0.1	11.5	4.7	19.2	25.5	4.0	22.8	9.7	2.0
Fredericton	19,653	8,073	0.7	1.3	0.1	0.1	8.2	5.7	9.5	19.4	3.2	27.4	21.9	2.2
Lancaster	13,848	4,359	0.2	0.1	0.2	0.0	19.5	7.2	14.1	19.0	5.1	26.0	6.7	1.7
Edmundston	12,791	4,619	0.2	2.4	0.0	0.2	26.6	4.2	12.8	15.1	2.7	27.4	5.7	2.2
Oromocto	12,170	4,298	0.2	0.0	0.0	0.0	30.3	0.3	0.5	2.6	0.8	3.7	90.6	1.1
Campbellton	9,873	3,238	0.2	2.8	0.0	0.2	9.6	6.0	17.3	16.4	2.6	36.4	4.9	3.0
Chatham	7,109	2,221	0.4	0.2	0.4	0.0	5.3	4.1	9.2	15.2	1.9	23.7	3.1	3.3
Dalhousie	5,853	1,761	0.5	1.3	0.1	0.0	48.4	1.9	2.8	12.4	1.8	24.3	4.4	2.3
Bathurst	5,494	1,412	0.1	1.7	0.3	2.1	25.0	2.4	8.1	16.6	3.4	30.4	7.9	2.2
Newcastle	5,236	1,566	0.1	2.2	0.1	1.4	19.3	3.5	11.3	21.1	3.1	23.2	1.5	1.5

Source: Recensement de 1961, vol. III, p. 2.







ÉVOLUTION RELATIVE DE L'EMPLOI DANS LE SECTEUR MANUFACTURIER
COMTÉS DE L'ONTARIO ET DU QUÉBEC, DE 1961 À 1966

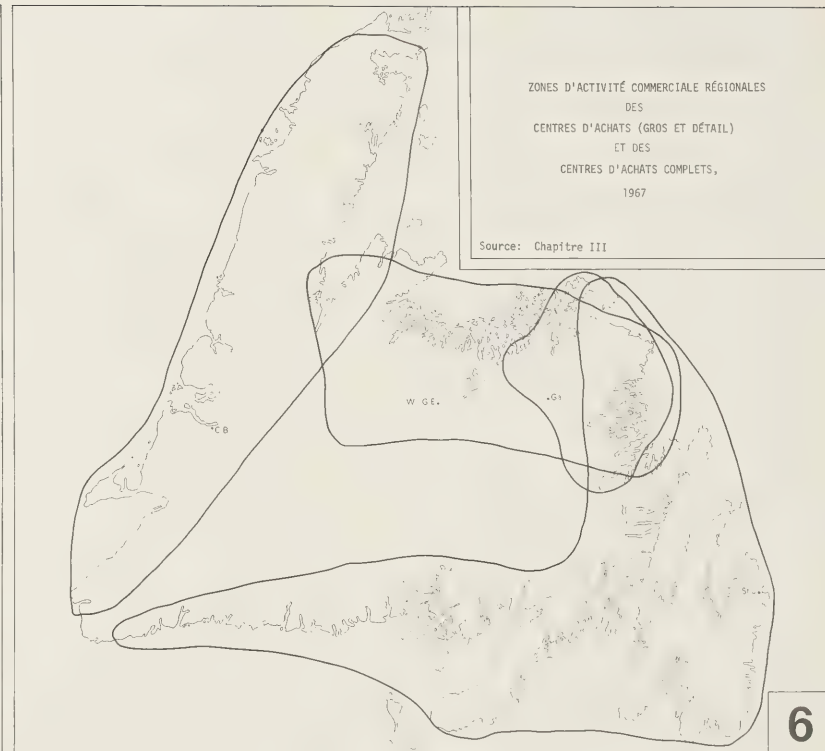
N.B.

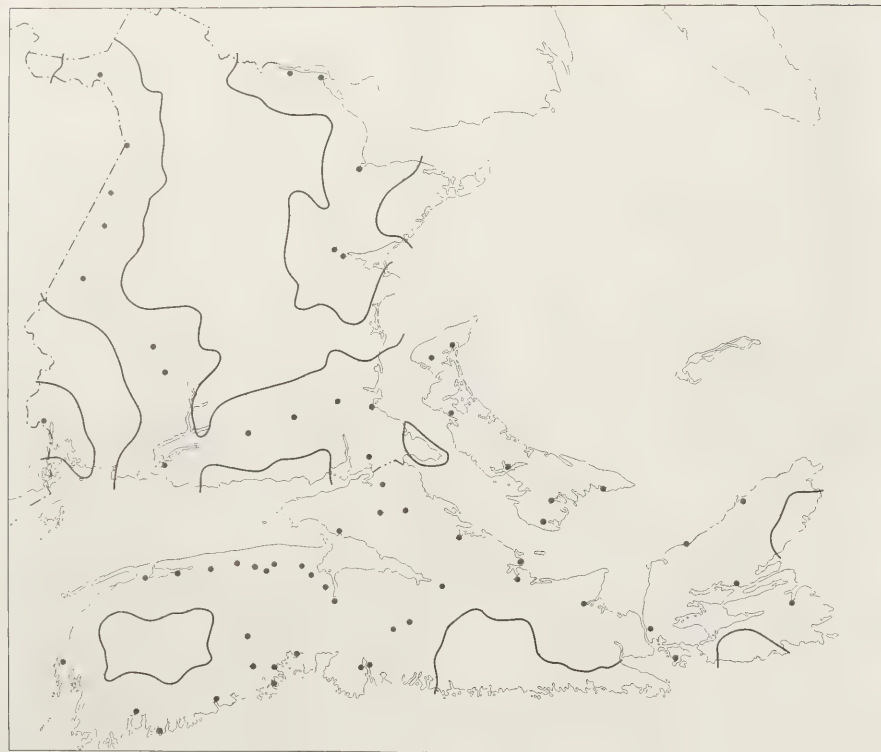
CETTE CARTE NE PERMET PAS DE COMPARAISONS ABSOLUES
D'UNE PROVINCE À L'AUTRE.

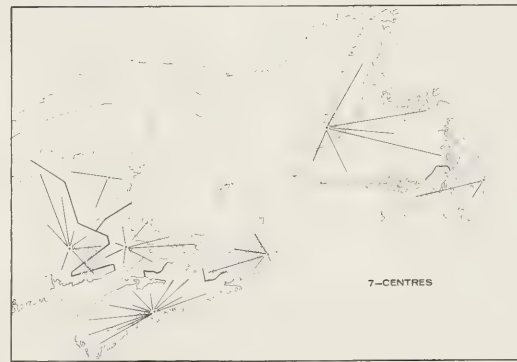
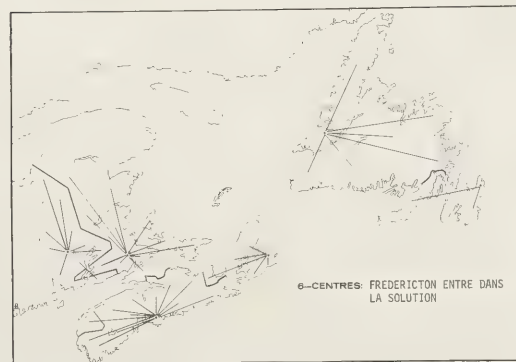
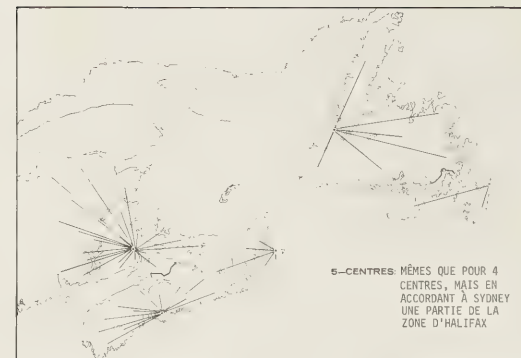
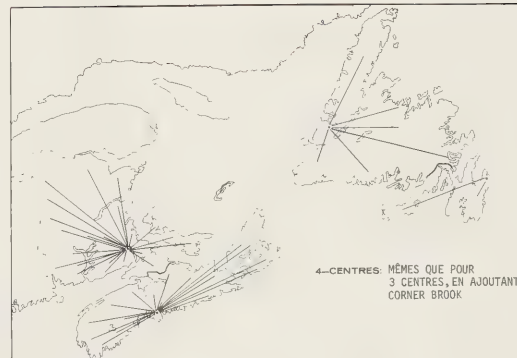
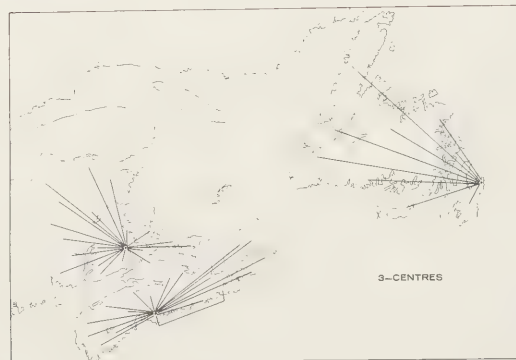
VOIR LES EXPLICATIONS DE LA TECHNIQUE UTILISÉE ET LES
SOURCES AU CHAPITRE II.

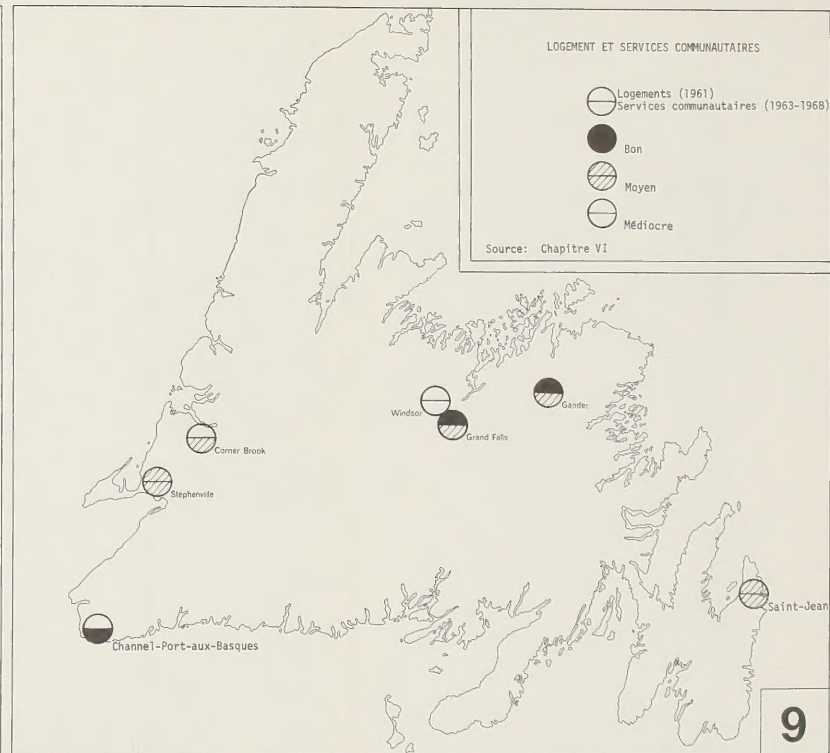
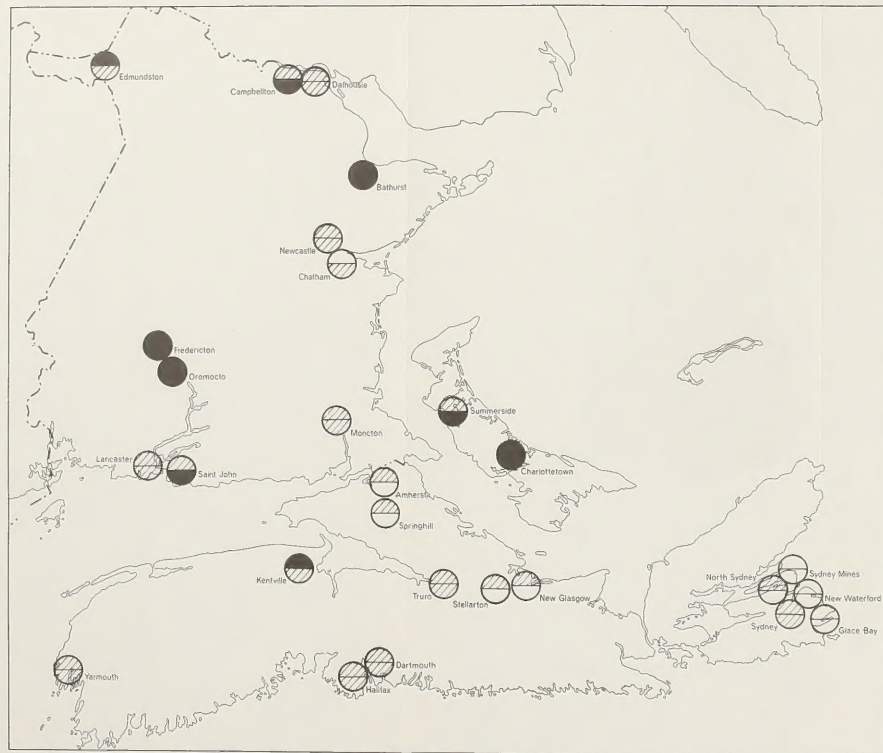












LOGEMENT ET SERVICES COMMUNAUTAIRES

- Logements (1961)
- Services communautaires (1963-1968)

Bon

Moyen

Médiocre

Source: Chapitre VI

